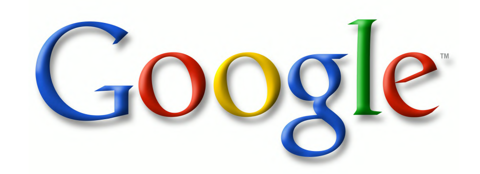
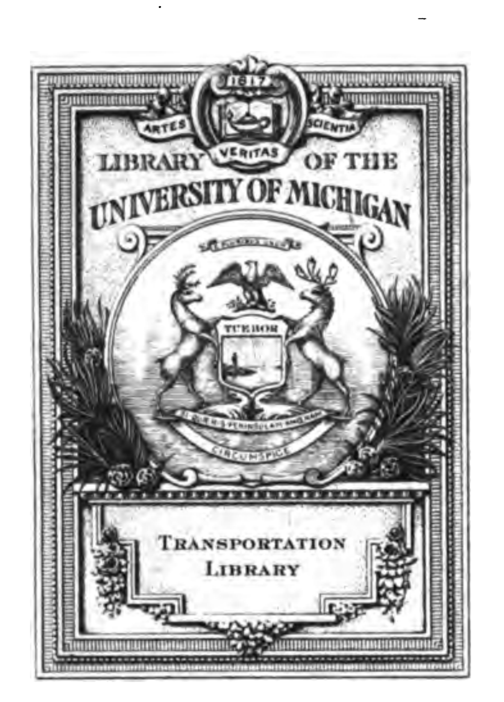



419,566


1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY

REPUBLICA MEXICANA.—SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

# RESEÑA HISTÓRICA

Y

# ESTADÍSTICA DE LOS FERROCARRILES

## DE JURISDICCION FEDERAL



DESDE

AGOSTO DE 1837 HASTA DICIEMBRE DE 1894



MÉXICO

IMP. Y LIT. DE F. DIAZ DE LEON SUCESORES, SOCIEDAD ANÓNIMA,

Esquina de San Juan de Letrán y los Rebeldes.

1895

# SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

SECCIÓN SEGUNDA.





SEÑOR SECRETARIO:

Secundando el que suscribe los loables propósitos de vd., encaminados á hacer conocer en el extranjero el progreso que ha tenido en la República el establecimiento de vías férreas, y en acatamiento del acuerdo que se sirvió vd. dictar para que la sección de mi cargo, á la que está encomendado el importante ramo de ferrocarriles, coleccionara los datos más necesarios para realizar esa idea, procedió, con la empeñosa y eficaz ayuda de los empleados de la misma sección, á reunir las noticias y ordenar los datos, sujetándose para llevar á cabo este trabajo, á las instrucciones que recibió del Sr. Subsecretario Ingeniero Santiago Méndez, quien determinó el sistema que había de seguirse en la formación de estas noticias.

Concluído el trabajo me es honroso someterlo al conocimiento de vd., haciendo una ligera indicación de los puntos que abrazan los datos:

Inconcuso es que el desarrollo de las vías férreas en la República, da una idea cabal del progreso del país desde la época en que la construcción de esas vías tomó un verdadero incremento, y por lo mismo, es de vital importancia que se conozca en el extranjero.

La época en que comenzó en la República este desarrollo de una manera constante, puede con toda certeza contarse desde 1877, pues aunque cuarenta años antes, ó sea desde el año de 1837, se estuvieron otorgando por las Administraciones que regían los destinos del país, diversas concesiones para la

construcción de vías férreas, salvo la del ferrocarril de Veracruz á México y algunas otras de escasa importancia, poco se había hecho en esta materia, hasta el mencionado año de 1877, en que la Administración presidida por el actual Jefe del Poder Ejecutivo, C. General Porfirio Díaz, se propuso impulsar la construcción de esta clase de vías de comunicación, otorgando diversas concesiones en las que se daban facilidades para la ejecución de los trabajos, y se asignaban auxilios pecuniarios de importancia, como se verá en el lugar correspondiente de los datos.

Incalculables son los beneficios que como consecuencia de estas medidas administrativas reportó la Nación, pues debido á ellas, la red ferrocarrilera se ha extendido por gran parte del territorio nacional, desarrollando á su paso todos los demás elementos de riqueza que sólo esperaban esos medios fáciles de trasporte y de progreso.

El notable adelanto en la construcción de vías férreas en la República, verificado desde el relacionado año de 1877, debe llamar forzosamente la atención de toda persona ilustrada, tanto más si se tiene en cuenta que no obstante las difíciles circunstancias por las que ha atravesado en algunos años la nación, gran parte de las líneas establecidas han sido subvencionadas con fuertes cantidades, tanto en efectivo como en bonos y certificados especiales, cuyo monto en numerario es próximamente de $30.841,538; en certificados $42.621,543 62; en bonos á diversos tipos $36.059,157 92, formando estas sumas un total de $109.522,239 54, de las cuales la mayor parte del numerario está cubierta, y en corriente el pago de los intereses referentes á los bonos.

La parte primera del trabajo comprende un sucinto resumen de las concesiones federales que se han otorgado para construir ferrocarriles en la República desde el año de 1837 hasta fin del pasado de 1894, siguiéndose en este resumen el orden cronológico de las mismas concesiones, expresándose las que por no haber cumplido las empresas contratantes con las obligaciones contraídas, ó por otras causas, fueron declaradas caducas ó rescindidos los contratos respectivos.

La segunda parte trata de las concesiones vigentes, ferrocarriles construídos y en construcción, base de sus tarifas, tarifas para servicios especiales, itinerarios jurisdiccionales de las líneas, y resultados de la explotación.

La tercera y última parte abraza la clasificación de ferrocarriles en zonas, habiéndose adoptado al efecto la división de zonas postales de la República, terminando con los cuadros estadísticos de dichos ferrocarriles que indican la construcción de ellos, parte comercial y financiera de las compañías, y accidentes.

Las deficiencias que puedan encontrarse en las noticias contenidas en los cuadros estadísticos, provienen de que algunas empresas no han remitido sus datos con la oportunidad que se necesitaba para hacerlos constar en el lugar respectivo, ó de que los datos recibidos no llenaban las condiciones requeridas.

Al concluir este informe me permito manifestar á vd., que honrado por el señor Presidente de la República con el nombramiento de Delegado del Gobierno á la 5ª Sesión del Congreso Internacional de Ferrocarriles, que se verificará en Londres el próximo mes de Junio, tendré la satisfacción de presentar á aquel Honorable Cuerpo este trabajo, quedando así realizados los deseos de vd. al ordenar su ejecución.

México, Marzo 25 de 1895.

ESTANISLAO VELASCO.

Marzo 26 de 1895.—En vista de la utilidad del trabajo, imprímase.

G. Cosío.—(Rúbrica.)

# PRIMERA PARTE

## RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES

DESDE

AGOSTO DE 1837 HASTA DICIEMBRE DE 1894



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

SECCIÓN SEGUNDA.

# RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES

Desde Agosto de 1837 hasta Diciembre de 1894.



NÚMERO I.

## Ferrocarril Mexicano.

La comunicación por ferrocarril entre la Capital de la República y el puerto de más importancia de la misma en el Golfo de México, ha sido considerada siempre como la más necesaria á los intereses comerciales, y á la vez como la llave que abriría la puerta á otras empresas del mismo género.

La extensión á que tenemos que limitarnos en estos ligeros apuntamientos, nos obliga á consignar solamente las fechas en que se han decretado las diversas concesiones otorgadas con la mira de conseguir aquella comunicación, haciendo á la vez algunas ligeras indicaciones relativas á las mismas concesiones.

### Ferrocarril de México á Veracruz

**con un ramal á Puebla.**

I. En 22 de Agosto de 1837 se concedió privilegio exclusivo á D. Francisco de Arrillaga para la construcción de dicho ferrocarril, asegurándole la propiedad de su establecimiento en los términos y por el tiempo que designó el decreto expresado.

No tuvo efecto esta concesión.

Incluimos á continuación lo que se refiere al ferrocarril de Veracruz á San Juan, por haber sido la Empresa respectiva la que construyó una parte de la vía que con el tiempo vino á formar uno de los tramos que componen ahora el ferrocarril Mexicano entre Veracruz y la Tejería.

### Ferrocarril de Veracruz al Río de San Juan.

II. Por decreto de 31 de Mayo de 1842 se impuso á los acreedores del camino carretero de Perote á Veracruz, la obligación de construir un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el Río de San Juan.

En 16 de Septiembre de 1850 se inauguró el tramo de 13 kilómetros 150 metros entre Veracruz y el Molino, fijándose las tarifas de fletes de carga y pasajeros, las cuales fueron reformadas en 25 de Enero de 1851, y quedaron de la manera siguiente:

### EFECTOS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| De Veracruz al Molino, toda especie de efectos pagarán por carga de 16 arrobas.. | 0 pesos | 6 reales. | |
| El fierro en barras y la maquinaria | 0 „ | 4 „ | |
| Del Molino á Veracruz, todo efecto, á excepción de los que trata el párrafo siguiente, pagará por carga de 16 arrobas | 0 „ | 3 „ | |
| El camelote, leña, carbón, fruta, maíz, cebada, frijol y toda especie de semillas, pagarán por carga | 0 „ | 2 „ | |
| Se reputa por carga: De camelote ocho docenas de manojos.—De leña, 200 rajas.—De carbón, 32 saquitos.—De fruta, 2 huacales ó 4 serones.—De semillas, la medida acostumbrada. | | | |
| Las diligencias, coches, carretelas, &c., de cuatro ruedas, pagarán cada uno | 3 „ | 0 „ | |
| Carretelas, quitrines y carros de dos ruedas, pagarán cada uno | 1 „ | 4 „ | |
| Los carros de yanta ancha, cargados | 8 „ | 0 „ | |
| Y cuando la carga es de sólo maquinaria | 6 „ | 0 „ | |
| Los carros ligeros americanos, cargados | 6 „ | 0 „ | |
| Y cuando la carga sea de sólo maquinaria | 5 „ | 0 „ | |
| Los carros vacíos de cualquiera especie | 2 „ | 0 „ | |

### PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| De Veracruz al Molino ó de regreso en carruaje cubierto, cada persona pagará.... | 1 peso | 0 reales. |
| Idem en los mismos wagones de la carga | 0 „ | 2 „ |
| Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto, pagarán cada una de ida y vuelta | 1 „ | 0 „ |
| Idem en los wagones de carga | 0 „ | 3 „ |
| A todos los pasajeros se les permitirá llevar consigo una arroba de equipaje, y lo que exceda de ella se pagará á razón de un real por arroba. | | |

### ANIMALES.

| | | |
|---|---|---|
| Por caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno | 0 peso | 2 reales. |
| Los burros y el ganado vacuno, por cabeza | 0 „ | 1 „ |
| El ganado menor | 0 „ | ½ „ |

En 7 de Noviembre de 1854 se estableció la tarifa para el tramo de 15 kilómetros 500 metros entre Veracruz y la Tejería, de la manera siguiente:

### EFECTOS.

| | | |
|---|---|---|
| De Veracruz á la Tejería, toda especie de efectos pagará por arroba | $ 0 04 | cs. |
| De la Tejería á Veracruz, todo efecto, á excepción de los que trata el párrafo siguiente, pagará por arroba | 0 02 | „ |
| El camelote, leña, carbón, fruta, &c., pagará por carga | 0 25 | „ |
| Las diligencias, coches, carretelas, &c., de cuatro ruedas, pagará cada una | 6 00 | „ |
| Las carretelas, quitrines y carros de dos ruedas, pagarán | 4 00 | „ |

### PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| De Veracruz á la Tejería ó de regreso, en carruaje cubierto de 1ª clase, cada persona pagará | 1 00 | „ |
| De Veracruz á la Tejería en los wagones cubiertos de 2ª clase | 0 50 | „ |
| De íd. á íd. en wagones de carga | 0 25 | „ |

| | | |
|---|---|---|
| Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto de 1ª clase, pagarán cada una de ida y vuelta | $ 1 50 | cs. |
| Las personas que salgan de un punto, y regresen en coche de 2ª clase, pagarán cada una | 0 75 | „ |
| Idem en los wagones de carga | 0 37½ | „ |

ANIMALES.

| | | |
|---|---|---|
| Los caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno | 2 00 | „ |
| Los burros y el ganado vacuno, por cada cabeza | 0 50 | „ |
| El ganado menor, por cabeza | 0 12½ | „ |

No se tienen noticias de los resultados producidos por la explotación de este tramo.

Posteriormente, con el fin de facilitar la continuación de las obras del ferrocarril, se tomaron las providencias que se expresan á continuación.

III. Para la construcción del ferrocarril de Veracruz á México, pasando por Puebla, se concedió privilegio exclusivo á D. Juan Laurié Rickards por decreto de 31 de Octubre de 1853.

IV. Por el de 16 de Marzo de 1854 se determinó que la tarifa relativa se fijase de modo que el total de los productos al año representara un 10 por 100 del capital empleado.

V. En 26 de Junio del mismo año se decretó la prórroga de plazos para la instalación de la Compañía, según lo dispuesto en la concesión de 31 de Octubre de 1853.

VI. En 31 de Agosto de 1856 se decretó la creación de un fondo consolidado de deuda pública de $8.000,000 representados por bonos de construcción del camino de fierro de Veracruz á México.

VII. En 1º de Abril de 1857 se decretó un proyecto para la construcción de un ferrocarril de México á Puebla, y continuar el de Veracruz á San Juan.

VIII. En 3 de Noviembre de 1859 se acordaron varias propuestas con la Empresa del camino de fierro de Veracruz, para la continuación del mismo.

IX. En 18 de Mayo de 1861 se aprobó el contrato para la construcción del ferrocarril de México á Puebla.

X. En 23 de Diciembre de 1862 se celebró un contrato entre la Administración francesa y el Director del ferrocarril de Veracruz, M. E. Lyons, para construcción del tramo de Tejería al Chiquihuite.

XI. En 8 de Septiembre de 1863 se hizo un tratado para la construcción del camino de fierro entre la Soledad y el Chiquihuite.

XII. Con fecha 19 de Agosto de 1864 se celebró un convenio por el cual trasfirió D. Antonio Escandón la concesión del ferrocarril de México á Veracruz, y un ramal á Puebla, á la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México.

XIII. Por decreto de 26 de Enero de 1865 se aprobó la transacción de la línea del camino de fierro de Veracruz á México, hecha por D. Antonio Escandón á la Compañía Imperial Mexicana, bajo las cláusulas del convenio anexo.

XIV. Un decreto de fecha 12 de Agosto de 1865 tuvo por objeto el establecimiento de un ferrocarril provisional que enlazara el ferrocarril de Veracruz con Puebla.

A continuación se cita la concesión del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote, pues aunque esta concesión en un principio fué independiente de la del Ferrocarril de México á Veracruz, por el convenio de 15 de Marzo de 1873 se autorizó el traspaso de dicha línea á la del Ferrocarril Mexicano, como se ve en el lugar correspondiente de estos apuntes.

XV. Para la construcción del ferrocarril citado, se concedió privilegio exclusivo á D. Ramón Zangronis, por decreto de 24 de Diciembre de 1865.

XVI. En 23 de Mayo de 1868 se autorizó al mismo Sr. Zangronis para continuar la construcción del ferrocarril mencionado.

## Ferrocarril Mexicano.

XVII. Por la ley de 27 de Noviembre de 1867 se revalidó la concesión otorgada por los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861. En el artículo 19 de esta ley se otorgó á la Empresa un subsidio de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos.

XVIII. En 1º de Diciembre de 1867 se reglamentó la sustitución de acciones emitidas por la Empresa, en lugar de los bonos para el pago del derecho adicional de amortización de la deuda interior.

XIX. La ley de 11 de Noviembre de 1868 modificó la ley de 27 de Noviembre de 1867, revocando el privilegio que tenía la Compañía, otorgando en cambio que, durante el período de 65 años que debe durar la concesión, el Gobierno no subvencionaría la construcción ó explotación de otra vía entre Veracruz y México, ó los puntos intermedios; no comprendiéndose en dicho compromiso la subvención concedida al ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa; señalando las fechas para terminar los tramos que aun no estaban construídos; suprimiendo la preferencia para la construcción de ramales; señalando la proporcionalidad de tarifas de pasajes y fletes; estableciendo la revisión de tarifas cada dos años, las condiciones para su modificación; é igualmente todos los puntos relativos á la subvención otorgada, y refiriéndose á las franquicias de que disfrutaría el Gobierno en los pasajes y fletes militares, y en los de los inmigrantes. La misma ley adicionó á la de concesión, disponiendo la inspección por parte del Gobierno de la construcción y de la explotación; señalando la época en que deberían someterse para su aprobación los estatutos de la Compañía; previniendo la consignación en ellos de dos prescripciones referentes al capital social de la Compañía, y á la representación del Gobierno en la Junta Directiva; disponiendo que se incluyera en el presupuesto de egresos el importe de la subvención; y designando la época en que debían comenzar á correr los plazos de la concesión.

XX. Con fecha 25 de Mayo de 1871 se revalidó la concesión otorgada á D. Ramón Zangronis en 23 de Mayo de 1868, ya citada, para la construcción del ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

XXI. En 29 del mismo mes y año se dictó una resolución, probando á D.

Ramón Zangronis la caducidad de la concesión referida de 23 de Mayo de 1868.

XXII. El convenio de 15 de Marzo de 1873 estableció los máximos de las tarifas y las condiciones de percepción; indicó los puertos de la República en los que debería hacerse la amortización de los bonos de subvención; autorizó á la Compañía para que pudiera emitir obligaciones y acciones, bajo condiciones determinadas; permitió que la Compañía pudiera adquirir la concesión del ferrocarril de Puebla á Veracruz por Jalapa, concediéndole la facultad de hipotecar los tramos de esta vía, imponiéndole condiciones para el tráfico y para el reembolso de la subvención; y señalando plazo para terminar su construcción, dispensándola de la obligación de construir el tramo de San Marcos á Puebla; el término señalado á esta concesión fué de noventa y nueve años, al cabo de los cuales debería hacerse la reversión, según las condiciones que se establecieron desde luego, así como también quedaron establecidas las causas de caducidad y las penas correspondientes.

Por el mismo convenio se autorizó á la Compañía para que construyera un muelle metálico en el puerto de Veracruz, estableciendo las condiciones para la construcción y uso de dicho muelle.

Conforme á la autorización contenida en este convenio, se llevó á efecto el traspaso á la Empresa del Ferrocarril Mexicano de la línea de Veracruz á Jalapa.

XXIII. El acta de 17 de Diciembre de 1873 modificó y adicionó el convenio expresado, en lo relativo á hacer extensiva á todos los efectos nacionales de exportación, la rebaja de fletes establecida para algunos solamente; á que las multas causadas por los exportadores que no justificaran la exportación en determinado plazo, fueran impuestas y cobradas por la autoridad judicial; á que la amortización de los bonos de subvención fuese hecha por las aduanas marítimas que se expresaron, solamente por el término de diez años, á cuyo término el pago de la subvención volvería á verificarse con arreglo á lo dispuesto en la ley de 11 de Noviembre de 1868; á que fuera obligatorio para la Compañía poner lanchas alijadoras de vapor para el servicio del muelle metálico; y á que el Gobierno tuviera derecho de mandar colocar un alambre telegráfico en los postes de las líneas de la Empresa, con determinadas condiciones.

XXIV. En 16 de Enero de 1874 se modificó y adicionó el convenio celebrado con la Compañía en 15 de Marzo de 1873.

XXV. La ley de 15 de Abril de 1882 estableció las condiciones para el trasporte de cincuenta mil toneladas anuales de carbón de piedra, por el término de veinte años; relevó á la Empresa de la obligación de reembolsar al Erario Nacional la subvención de la línea de Veracruz á Jalapa y de pagar los réditos de esa subvención; eximió á la Compañía de la obligación de construir el tramo de Jalapa á San Marcos; consignó la condonación hecha por la Compañía al Erario Nacional de lo que éste le adeudaba por subvención de la línea de Veracruz á Jalapa; amplió por quince años el término fijado para el goce de la exención de derechos y contribuciones, con excepción de la del timbre; aclaró lo relativo á la rebaja de setenta y cinco por ciento en los pasajes y fletes causados por el Gobierno; señaló tarifas especiales para el trasporte de material para fe-

rrocarriles; y especificó el tipo de tarifas para trasportes entre San Marcos y Puebla.

La concesión de la línea de Veracruz á Jalapa á que se ha hecho referencia, fué otorgada por la ley de 25 de Mayo de 1868, y modificada por el decreto de 25 de Mayo de 1871, quedando nuevamente modificada por las disposiciones de que se ha hecho mérito.

XXVI. En 12 de Agosto de 1893, previos los trámites del caso, se rescindió de común acuerdo el contrato relativo á la expresada línea de Veracruz á Jalapa, quedando autorizada la Compañía para levantar la vía.

NÚMERO 2.

## Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

I. Por decreto de 1º de Marzo de 1842 se concedió privilegio exclusivo á D. José Garay para la apertura de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, estableciendo la navegación y los tramos de ferrocarril necesarios; y además, por el artículo 4º de la concesión, el plazo de diez meses para comenzar las obras, cuyo plazo se prorrogó en el de un año, por decreto de 28 de Diciembre de 1843.

II. Dichos decretos se ratificaron por el de 5 de Noviembre del año de 1846, que concedió más plazos y auxilios á la Empresa Garay, decreto que quedó nulificado por el de 22 de Mayo de 1851.

III. En 23 de Junio de 1850 se celebró un convenio para el establecimiento de un ferrocarril ó canal que, atravesando el Istmo de Tehuantepec, comunique los océanos Atlántico y Pacífico.

IV. El decreto de 5 de Febrero de 1853 aprobó, con modificaciones, las proposiciones presentadas por la Compañía A. G. Sloo, para el establecimiento de la citada comunicación, declarándose nulo dicho privilegio por el de 3 de Septiembre de 1857.

V. Por decreto de 7 de Septiembre de 1857 se concedió privilegio á la Compañía de La Luisiana de Tehuantepec, para la apertura de la comunicación interoceánica por aquel Istmo, que fué modificado por el de 28 de Marzo de 1859.

VI. En 25 de Octubre de 1860 se prorrogó el plazo concedido á dicha Compañía, por decreto de 28 de Marzo de 1859, y en 12 de Octubre de 1866 se permitió á la misma cambiara el nombre que tenía por el de "Compañía del Ferrocarril y Vapores de Nueva York y Tehuantepec."

VII. Por decreto de 15 de Octubre de 1866 se declaró caduca la concesión de 7 de Septiembre de 1857, y se le otorgó á la Compañía del tránsito de Tehuantepec, la cual se declaró también caduca por decreto de 26 de Agosto de 1867; se autorizó después á la Compañía que formara D. Emilio La-Sére para la apertura de dicha comunicación, por decreto de 6 de Octubre de 1867, el cual fué modificado por el de 2 de Enero de 1869.

VIII. En 10 de Enero de 1871 se hizo constar por una acta haber comen-

zado los trabajos de ese ferrocarril, de conformidad con lo estipulado en el decreto anterior, y en 24 del mismo se declaró haber ocurrido un caso fortuito.

IX. Por decreto de 22 de Mayo de 1872 se revalidó la concesión de 2 de Enero de 1869, y por el de 15 de Enero de 1874 se prorrogaron los plazos para el establecimiento de la vía de comunicación por aquel Istmo.

X. Por decreto de 14 de Diciembre de 1874 se subvencionó á la Compañía de este ferrocarril.

XI. Por contrato de 19 de Enero de 1878 se autorizó al Sr. Eduardo Learned ó á la Compañía que organizara, para construir un ferrocarril á través del Istmo de Tehuantepec, el cual fué reformado en 31 de Octubre del mismo año.

XII. Por resolución de 31 de Mayo de 1879 se declaró la caducidad de las concesiones hechas á D. Emilio La-Sére en 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870, para la construcción de un ferrocarril y un camino carretero en aquel Istmo.

XIII. En 2 de Junio de 1879 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Learned el 19 de Enero de 1878, y en 6 de Noviembre de 1880 se fijó el trayecto de la línea.

XIV. Por decreto de 30 de Mayo de 1882 se autorizó al Ejecutivo Federal para la construcción de un ferrocarril en aquel Istmo, y en 24 de Julio del mismo año se dictaron las resoluciones y disposiciones relativas á proceder á los trabajos preliminares á la construcción del Ferrocarril Interoceánico por aquel Istmo.

XV. En 16 de Agosto del mismo año de 1882 se declaró caduca la concesión de 2 de Junio de 1879, hecha al Sr. Eduardo Learned para la construcción de ese ferrocarril.

XVI. En 5 de Octubre del citado año de 1882 se celebró un contrato para la construcción y equipo del referido ferrocarril, y adiciones acordadas en 11 del mismo mes de Octubre.

XVII. En 25 de Abril de 1888, se celebró un convenio con el Sr. Francisco Arteaga, en representación del Sr. Delfín Sánchez, rescindiendo el contrato de 5 de Octubre de 1882, para la construcción de ese ferrocarril.

XVIII. En 28 del citado mes de Abril de 1888 se celebró otro contrato con el Sr. Eduardo Mac-Murdo, para la construcción y equipo del citado ferrocarril y un muelle en Salina Cruz.

XIX. En 15 de Octubre de 1888 se celebró otro contrato con los representantes del mismo Sr. Mac-Murdo, para la reconstrucción de los 108 kilómetros de vía que existen en el ferrocarril, la construcción de unos 226 que faltan y el completo equipo de la vía.

XX. En 27 de Noviembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el representante de la viuda del Coronel Eduardo Mac-Murdo, y se reformaron varios artículos del contrato relativo á la construcción del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec de 15 de Octubre de 1888.

XXI. En 13 de Enero de 1892 se celebró otro contrato con el Sr. Lic. Justino Fernández, en representación de la viuda del Coronel Mac-Murdo, rescindiendo el contrato de 15 de Octubre de 1888.

XXII. Por contrato de 27 de Febrero del mismo año, se autorizó á los Sres. C. S. Stanhope, J. H. Hampson y E. L. Corthell, para la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

XXIII. En 6 de Diciembre de 1893 se celebró otro con el Sr. Stanhope, para la construcción de los 59 kilómetros de vía que faltaban para unir los dos tramos ya construídos, y para la erección del Muelle de Salina Cruz.

La construcción del ferrocarril se terminó en 15 de Octubre de 1894.

NÚMERO 3.

# Ferrocarriles del Distrito Federal.

Se citan á continuación las concesiones que sucesivamente se han otorgado, cuyos resultados constituyen la red ferrocarrilera extendida por gran parte de la Capital y algunos puntos de sus inmediaciones. Es de notar que, aunque varias de estas concesiones que se citan fueron otorgadas á diversas empresas, actualmente las posee la de los Ferrocarriles del Distrito por haberlos adquirido sucesivamente.

Dichas concesiones son:

De México á Tacubaya; de México á Chalco; Tranvías con correspondencia, y las de las líneas de México á Ixtacalco, Mexicaltzingo é Ixtapalapan.

También es de tenerse presente que muchas de las concesiones que se enumeran en los datos que siguen, no tuvieron verificativo; ó se sustituyeron por otras que han venido á formar parte de la red de ferrocarriles á que nos referimos en los presentes apuntes.

I. En 12 de Octubre de 1852 se concedió patente en favor del Conde de la Cortina, para la construcción de un ferrocarril de la Ciudad de México á Tlálpam, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel.

Esta concesión no tuvo efecto.

II. Por decreto de 13 de Agosto de 1856 se concedió privilegio exclusivo á D. Jorge Luis Hammecken, para construir un ferrocarril de la Plaza de Armas de México á Tacubaya.

III. El decreto de 26 de Abril de 1861, concedió permiso á los Sres. Arbeu y Socios, para formar una Compañía que construyera un camino de fierro de la capital de México al pueblo de Chalco, tocando Mixcoac, Coyoacán y Tlálpam.

IV. Para el establecimiento de ferrocarriles en las calles de México, se concedió permiso á D. Carlos T. Arnoux, por decreto de 17 de Abril de 1865.

Esta concesión no tuvo efecto por haberse declarado caduca en 13 de Noviembre de 1866.

V. Por decreto de 24 de Octubre de 1865 se aprobó que la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México, adquiriese la vía férrea de México á Tacubaya.

VI. En 19 de Febrero de 1866 se acordó conceder al Sr. Carlos T. Arnoux una prórroga de seis meses para que cumpliera con las obligaciones que le impuso el decreto de 17 de Abril de 1865 ya citado.

VII. En 10 de Octubre de 1866 se decretó la construcción de un ferrocarril de México á Tacuba, cuyos estatutos se presentaron.

VIII. Con fecha 13 de Noviembre de 1866 se dictó resolución, declarando la caducidad del permiso concedido á D. Carlos T. Arnoux para el establecimiento de ferrocarriles en las calles de la Capital de México.

IX. Por decreto de 14 de Diciembre de 1870 se autorizó á la Empresa del Ferrocarril de México á Tacubaya, para construir una doble vía y un ramal de la Avenida de los Hombres Ilustres á Popotla.

X. En 6 de Febrero de 1875 se autorizó á la Empresa del Ferrocarril de México á Tlálpam, para que hiciera el servicio por tracción animal.

XI. En 13 de Octubre de 1877 se concedió á los CC. Luis Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul permiso para establecer un ferrocarril de la garita de Belem al pueblo de la Piedad.

XII. Por ley de 25 de Diciembre de 1877 se autorizó al Ejecutivo de la Unión para conceder permiso de establecer líneas férreas en el Distrito Federal á todo el que lo solicite, con arreglo á las bases contenidas en la misma ley.

XIII. En 19 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Agustín López, representante de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal, para la construcción de un ramal entre la garita de Belem y el Panteón de la Piedad, y tres tramos de doble vía entre la calzada de la Villa de Guadalupe.

XIV. En 20 de Septiembre del mismo año se celebró un contrato con la Sra. Concepción Alvarez de Escalante, para la construcción de un ramal de ferrocarril entre México y la Ciudad de Tacubaya, paralelamente á la calzada de la Reforma.

XV. Por resolución de 14 de Diciembre del mismo año, se autorizó á la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito para poner al servicio los tramos del ferrocarril urbano de la Ciudad de México, comprendidos del puente de Santa Ana y esquina del Empedradillo, y otro ligando éste con los demás construídos.

XVI. Por resolución de 7 de Marzo de 1879 se declaró caduca la concesión de 13 de Octubre de 1877, hecha á los Sres. Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul.

XVII. En 13 de Septiembre de 1879 se celebró un contrato con el Sr. Agustín López, para construir un nuevo ramal de vía férrea de la Estación de Chapultepec al Panteón de Dolores.

XVIII. En 29 de Octubre del mismo año se celebró otro contrato con el mismo señor, para la construcción de un tramo de vía férrea entre el pueblo de Tacuba y el de Atzcapotzalco; y otros dos de doble vía de la Tlaxpana á Tacuba y de Tacuba á Atzcapotzalco.

XIX. Para la construcción de un ramal de simple ó doble vía, á los lados de la Calzada de la Reforma, se celebró un contrato con el mismo señor en 28 de Enero de 1880.

XX. En 22 de Abril de 1881 se celebró un contrato con el representante de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito, para la construcción de un tramo de vía férrea entre Chapultepec y la Hacienda de los Morales.

XXI. Para la construcción de una vía férrea de la Plazuela de S. Lúcas á la Hacienda de San Antonio, se celebró un contrato con el Sr. Agustín López el 6 de Junio de 1881.

XXII. De la plazuela del Tequezquite á la plaza de Guadalupe Hidalgo. Agosto 11 del mismo año.

XXIII. Del Paseo de Bucareli al Panteón de la Piedad; entronque de esta línea con otra que, partiendo de la segunda glorieta del Paseo de Bucareli, llegue á los Baños de Chapultepec; entronque de esta línea con otra que, partiendo de la segunda glorieta de la Calzada de la Reforma, llegue á Chapultepec en el punto llamado "El Arco Chato;" entronque de esta línea con otra que, partiendo de la dicha segunda glorieta de la Calzada de la Reforma, llegue á los Ranchos del Barreno y de la Concepción, pasando por la Hacienda de la Teja. Agosto 31 del mismo año de 1881.

XXIV. En 1º de Marzo de 1882 se celebró un contrato con el Sr. Salvador Malo, para la prolongación y explotación hasta Tacubaya de la vía férrea que tenía concedida en la fracción II del art. 1º del contrato de 31 de Agosto de 1881, debiendo pasar dicha vía por las calles 5ª de Juárez, el Risco, la Primavera y las Moras.

XXV. En 21 de Julio de 1882 se autorizó la construcción de las líneas siguientes: de Atzcapotzalco á Tlalnepantla, de San Angel á Contreras, de la hacienda de los Morales á la línea de Tacuba y Atzcapotzalco, de Chapultepec á Dolores, doble vía, y á los molinos de Tacubaya, de la línea de los Morales á la de San Cosme, del término de las líneas en la Calzada de la Reforma hasta Chapultepec, prolongación de la doble vía de la Tlaxpana hasta Patolco, unión de la línea de Tacubaya con la Colonia de los Arquitectos, prolongación de la vía de las calles de la Providencia hasta Bucareli, y unión de la vía de Tacubaya con la de Chapultepec construyendo una doble vía en las calles del Calvario.

XXVI. Por decreto de 10 de Octubre de 1882 se aprobó el traspaso de la concesión de 11 de Agosto de 1881, para la construcción de un ferrocarril de la plazuela del Tequezquite á la plaza de Guadalupe Hidalgo, así como de otras concesiones que fueron otorgadas en 31 de Agosto de ese año y 1º de Marzo de 1882.

XXVII. En 9 de Febrero de 1885 se celebró un contrato para la construcción de un ramal de la calzada de los Insurgentes á la hacienda de la Teja.

XXVIII. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Lic. Pablo Macedo y Sr. Francisco P. de Castillo, reformando algunos artículos de las estipulaciones de la concesión relativa, fecha 21 de Julio de 1882.

XXIX. Por decreto de 13 de Diciembre de 1887 se aprobó el art. 6º del contrato de 2 de Agosto del mismo año, para establecer un ferrocarril entre el Puente del Molino de esta ciudad y el pueblo de Ixtacalco, con facultad de prolongarlo hasta Mexicaltzingo, refiriéndose además dicho artículo á la libre importación de varios efectos extranjeros para el mismo ferrocarril.

XXX. En 11 de Julio de 1888 se reformó el contrato relativo de fecha 2 de Agosto de 1887.

XXXI. En 12 de Enero de 1889 se celebró un contrato con el Sr. Ramón Díaz Barreiro, concesionario del ferrocarril del Puente del Molino á Ixtacalco y Mexicaltzingo, reformando los dos anteriores contratos.

XXXII. Por decreto de 30 de Mayo del mismo año se celebró un contrato con los Sres. Angel Lerdo de Tejada y Francisco P. de Castillo, para la construcción de un ramal de vía férrea, que partiendo de esta capital, termine en los baños del Peñón.

XXXIII. En 28 del mes de Octubre del mismo año se autorizó á la misma Compañía para prolongar hasta Mixcoac su línea de la Piedad, pasando por ó cerca de San Borja.

XXXIV. Por contrato de 18 de Enero de 1890 se autorizó al Sr. Antonio Pliego Pérez para el establecimiento de un ferrocarril que, partiendo de la garita "Porfirio Díaz," termine en la de "Arteaga."

XXXV. En 20 de Enero del mismo año se reformó el art. 1º del contrato de fecha 2 de Agosto de 1887.

XXXVI. Por contrato de 31 de Mayo de 1892 se autorizó á la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito, para el establecimiento de un ramal de vía férrea que, partiendo de la línea de Atzcapotzalco, en Tacuba, termine en San Bartolo Naucálpan.

XXXVII. En 10 de Noviembre de 1893 se celebró un contrato con los Sres. Félix Cuevas y Francisco P. de Castillo, para el establecimiento de un ramal de vía férrea que, partiendo de Chapultepec, y siguiendo por las calzadas de la Verónica y del Consulado ó los Gallos, termine en la garita "Arteaga" de esta capital.

NÚMERO 4.

## Ferrocarril de México á uno de los puertos del Oceáno Pacífico.

I. Para la construcción de un ferrocarril de México á uno de los puertos del Oceáno Pacífico se concedió privilegio exclusivo á D. Juan Laurie Rickards, por decreto de 28 de Noviembre de 1853.

II. Por decreto de 2 de Agosto de 1855 se declaró nulo este privilegio.

NÚMERO 5.

## Ferrocarril de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

Por decreto de 31 de Diciembre de 1853 se concedió privilegio exclusivo á D. Ignacio Fuentes para la construcción de un ferrocarril de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

**No tuvo efecto esta concesión.**

NÚMERO 6.

# Ferrocarril de Sonora.

Las concesiones que se han otorgado para la construcción de un ferrocarril entre puntos del Estado de Sonora y la Frontera del Norte, constan en el resúmen siguiente.

Como se ve en dicho resumen, la declaración de caducidad de la concesión en lo relativo á las líneas que debieron llegar hasta la expresada Frontera, han reducido la magnitud del ferrocarril á la línea de Nogales á Guaymas, que es la que actualmente se encuentra en explotación.

## Ferrocarril desde Paso ó Presidio del Norte
### hasta Guaymas.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á D. Alejandro José Atocha, por decreto de 15 de Julio de 1854.

No tuvo efecto esta concesión.

II. Por decreto de 15 de Abril de 1865 se autorizó á la Compañía que representaba el C. Gral. Angel Trías, para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Presidio del Norte ó de la Villa del Paso, en el Estado de Chihuahua, terminara en el puerto de Guaymas.

III. El anterior decreto quedó nulificado por resolución de 6 de Agosto de 1866.

IV. Por decreto de 14 de Enero de 1869 se autorizó á la Compañía representada por el Sr. Julius A. Skilton, para la construcción de un ferrocarril de Presidio del Norte ó Villa del Paso al puerto de Guaymas.

V. En 7 de Noviembre de 1871 se previno á la Compañía de Presidio del Norte á Guaymas, justificara por qué causa de fuerza mayor no pudo cumplir con lo estipulado en el decreto de 15 de Abril de 1865.

VI. En 14 de Enero de 1873 se ratificaron las caducidades de las concesiones de 15 de Abril de 1865 y 14 de Enero de 1869.

VII. Por decreto de 17 de Junio de 1875 se aprobó un contrato con el Sr. David Boy-le-Blair, para la construcción de un ferrocarril de Guaymas hasta la Frontera del Norte del Estado de Sonora.

VIII. En 3 de Noviembre de 1875 se decretó la prórroga del plazo concedido al Concesionario para otorgar la fianza.

IX. En 12 de Junio de 1877 se declaró caduca la anterior concesión.

X. En 19 del mismo mes y año se traspasó á los Sres. Sebastián Camacho, en representación de D. Roberto R. Symón, y á D. David Fergusson para la construcción de ese ferrocarril, la concesión de 17 de Junio de 1875.

XI. En 12 de Octubre del mismo año se celebró un contrato con los Sres. Sebastián Camacho, en representación del Sr. Roberto R. Symón y David

Fergusson, para la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Guaymas hasta el límite Norte del Estado de Sonora ó Chihuahua.

XII. La ley de 14 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril de Guaymas á la Frontera del Norte, en comunicación con la ciudad de Hermosillo, y continuando hacia la Frontera para llegar á Paso del Norte, pudiendo ligar las ciudades de Ures y Álamos. La expresada ley concedió á la Empresa un subsidio de $ 7,000 por kilómetro, pagaderos en efectivo.

XIII. El decreto de 16 de Diciembre de 1881 señaló como punto de la línea en la Frontera á Nogales, debiendo pasar la vía por Magdalena; subsistiendo la obligación que tenía la Empresa de llevar la línea de Hermosillo á la Villa de Paso del Norte. Se adicionó por el mismo decreto la ley de concesión, fijando la proporción en que debería causarse el flete de los materiales destinados á la construcción de ferrocarriles, y la facultad que tiene el Gobierno Federal para establecer alambres telegráficos en los postes de las Empresas. Al mismo tiempo se amplió el plazo para la presentación de los planos de la línea principal.

XIV. En 4 de Junio de 1883 se reformó la ley de concesión ampliando los plazos, estableciendo la división de líneas para el caso de traspaso de alguna de ellas, autorizando la emisión de acciones, bonos y obligaciones y las hipotecas, expresando las causas de caducidad y las penas consiguientes, modificando las tarifas, estableciendo franquicias para los colonos, los inmigrantes y los empleados fiscales que acompañasen carga internacional, asignando tarifa para el carbón de piedra, disponiendo el aumento de la garantía otorgada por la Empresa y declarando quién debe hacer la recaudación del derecho de tránsito.

XV. Con fecha 23 de Octubre de 1888 se declaró la caducidad de la línea de Hermosillo á Ures y Paso del Norte, quedando vigente la concesión solamente en lo relativo á la línea construída de Guaymas á Nogales.

NÚMERO 7.

## Ferrocarril de la Frontera del Norte al Océano Pacífico.

I. Por decreto de 23 de Noviembre de 1854 se aprobó el contrato para la construcción de dicho ferrocarril con los Sres. J. B. Moore y socios.

II. El anterior decreto se declaró caduco por el de 25 de Agosto de 1857.

NÚMERO 8.

## Ferrocarril de México al Puerto de Santa Ana Tamaulipas.

Para la construcción de dicho camino se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Mosso hermanos, por decreto de 27 de Abril de 1855.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 9.

# Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.

La importancia de las comunicaciones interoceánicas á través de la República, está plenamente reconocida, y en esta virtud se han hecho esfuerzos constantes para conseguir dicho objeto, el cual sólo se ha logrado en parte hasta el presente, pero está en vía de realizarse con mayor extensión cuando queden construidas las vías concedidas.

La de Acapulco á Veracruz se ha procurado por varios medios, conforme lo demuestran las concesiones que se citan á continuación; de éstas algunas no tuvieron resultados, así como otras que se otorgaron para lograr la comunicación interoceánica, conforme se ve en los siguientes apuntes:

## Ferrocarril de San Juan.

### Departamento de Veracruz hasta Acapulco.

I. Para construir dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Mosso Hermanos, por decreto de 2 de Agosto de 1855.

II. Por decreto de 24 de Febrero de 1856 se concedió privilegio á D. Francisco Havarez, para construir un ferrocarril de Chilpancingo á Acapulco.

III. En 2 de Agosto del mismo año, se concedió privilegio á D. Alberto C. Ramsey, para construir un ferrocarril de Antón Lizardo á Acapulco.

IV. Por decreto de 31 de Agosto de 1857 se concedió privilegio exclusivo á D. Antonio Escandón, para construir un ferrocarril de Veracruz hasta Acapulco.

V. Para poder prolongar dicho ferrocarril hasta cualquier puerto del Océano Pacífico, se modificó el anterior, por decreto de 5 de Abril de 1861.

## Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.

VI. La ley de 16 de Abril de 1878 autorizó la construcción de un ferrocarril con los ramales necesarios, para ligar las ciudades de México, Morelos y Cuernavaca, pudiendo prolongarlo hasta la orilla del río Amacusac.

VII. Por decreto de 8 de Julio de 1880 se concedió la construcción de un Ferrocarril de Acapulco á México.

VIII. El decreto de 6 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril entre Jalapa y San Andrés Chalchicomula.

IX. La construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Puebla y la Estación de San Marcos, fué concedida por decreto de 14 de Septiembre de 1880.

X. El Ejecutivo de la Unión aprobó el traspaso hecho en favor del Sr. Ramón Zangronis, de la parte concerniente al Estado de Veracruz del Ferrocarril de Jalapa á San Andrés Chalchicomula, en 30 del mismo Septiembre.

XI. En la misma fecha el Ejecutivo del Estado de Puebla traspasó á los CC. Luis García Teruel y Jacobo Ortiz Borbolla, la concesión del Ferrocarril de Puebla á San Marcos.

XII. En 27 de Noviembre del mismo año se decretó la concesión para construir un ramal de ferrocarril para ligar el de Morelos con el Mexicano, en un punto entre Tepéxpam é Irolo.

XIII. El decreto de 10 de Enero de 1881 autorizó la construcción de un ferrocarril entre Jalapa y Veracruz, como prolongación de la línea concedida por decreto de 6 de Septiembre de 1880.

XIV. En la misma fecha se aprobó el contrato que modificó la concesión de 14 de Septiembre de 1880, siendo dichas modificaciones las siguientes: autorizando á la Empresa para elegir el punto de conexión con el Ferrocarril Mexicano entre las Estaciones de San Marcos y San Andrés, y ampliando los plazos obligatorios para la Empresa.

XV. Por decreto de 27 de Junio de 1881 se autorizó la prolongación del Ferrocarril de Veracruz á San Andrés Chalchicomula, desde Perote ó San Andrés hasta un punto entre Texcoco y Ayotla de la línea de Morelos, pudiendo construirse un ramal de Perote á Teziutlán.

XVI. La ley de 21 de Noviembre de 1881 aprobó la consolidación de las concesiones relativas á las líneas de Jalapa á San Andrés, de Jalapa á Veracruz y de San Andrés á la línea de Morelos, de fechas 6 de Septiembre de 1880, 10 de Enero y 27 de Junio de 1881, quedando así constituída la Empresa del Ferrocarril Nacional Interoceánico.

XVII. En 23 de Diciembre de 1881 se decretó la concesión de un Ferrocarril de Peralvillo á los Reyes, pasando por los Baños del Peñón y ligándose con el que va á Irolo.

XVIII. Por decreto de 26 del mismo mes y año se modificó la autorización para construir una línea de Puebla á San Marcos, en el sentido de que el trazo seguiría la dirección de la Villa de Libres en vez de la de San Andrés, y se autorizó á la Empresa para que construyera un ramal de Amozoc ó de Acajete á Tepeaca, quedando la misma obligada á entroncar su línea en un punto entre Villa de Libres y la Estación de San Marcos con el Ferrocarril de Veracruz á Jalapa y Chalchicomula.

XIX. La concesión para construir un Ferrocarril de Irolo á un punto de la línea de Acapulco pasando por Puebla, Chietla ó Matamoros, se decretó con fecha 21 de Enero de 1882.

XX. En 19 de Abril del mismo año se prorrogaron los plazos de la concesión del Ferrocarril de México á Acapulco, introduciéndose algunas modificaciones en la concesión.

XXI. El decreto de 6 de Octubre de dicho año reformó en algunos puntos el anterior.

XXII. El decreto de 10 del mismo Octubre aprobó el contrato celebrado

con el C. General José Ceballos, en representación del Gobierno del Estado de Morelos, reformando la concesión de 16 de Abril de 1878.

XXIII. La ley de 13 de Febrero de 1883 consolidó en una sola las concesiones de 16 de Abril de 1878, línea de México, Morelos, Cuernavaca y el Amacusac; 8 de Julio de 1880, línea de Acapulco á México; 6 de Septiembre del mismo año, línea de Jalapa á San Andrés Chalchicomula; 27 de Noviembre del propio año, línea del Ferrocarril de Morelos al Mexicano; 10 de Enero de 1881, línea de Jalapa á Veracruz; 27 de Junio del mismo año, prolongación de la línea de Veracruz á San Andrés hasta el Ferrocarril de Morelos; 23 de Diciembre del año citado, línea de Peralvillo á los Reyes; y 21 de Enero de 1882, línea de Acapulco, quedando denominado el Ferrocarril "Interoceánico de Acapulco, México, Morelos, Irolo y Veracruz," rigiéndose por las prevenciones de la ley de 16 de Abril de 1878, con las modificaciones relativas al tiempo en que debía hacerse la construcción; á la prima concedida á la Empresa por la línea de México á Cuernavaca; á la emisión de bonos, acciones y obligaciones; á las hipotecas que pudiera hacer la Empresa y condiciones de las mismas á la subvención; á las tarifas; suspensión de plazos por causa de fuerza mayor; á los términos y condiciones de la reversión y á la tarifa de los efectos de exportación que se enumeraron, adicionándose la concesión con las cláusulas relativas á la facultad concedida á la Empresa para establecer muelles en Veracruz y en Acapulco; á la modificación del trayecto del ferrocarril en virtud de la consolidación y circunstancias de la concesión del Ferrocarril de Cuernavaca á Toluca, en el caso de que adquiriese su propiedad la Empresa; á la facultad que tenía el Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa; y á la extensión á los colonos é inmigrantes de las franquicias concedidas á la fuerza armada.

XXIV. En 3 de Diciembre de 1883 se decretó la modificación de algunas cláusulas de la concesión del ferrocarril de Puebla á San Marcos, de fecha 14 de Septiembre de 1880 en lo relativo á la emisión de bonos, acciones y obligaciones, y á las condiciones para la constitución de hipotecas á la tarifa de pasajes, á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor y á la reversión, adicionándose la cláusula relativa á las franquicias de que deberían gozar los colonos é inmigrantes.

XXV. El decreto de 17 de Diciembre de 1883 modificó el artículo 9º de la ley de 13 de Febrero del mismo año, en el sentido de que el trayecto señalado por la ley de 27 de Junio de 1881 no fuera partiendo de Perote á San Andrés Chalchicomula, y prolongándose hasta la línea de Morelos; sino que partiría de Perote á unirse en San Lorenzo con la prolongación de la línea de Irolo. La Empresa prescindió del derecho de construir la línea de Ayotla á Texcoco, é igualmente la de Perote á Teziutlán.

XXVI. La ley de 3 de Julio de 1886 modificó el artículo 13 de la ley de 16 de Abril de 1878, reglamentando la franquicia sobre libre importación de efectos y concediendo una compensación á la Empresa, basada en la extensión kilométrica de las líneas que estuviesen en explotación.

XXVII. La referida ley modificó asimismo la de 13 de Febrero de 1883,

consolidando las concesiones contenidas en ella con las de 14 de Septiembre de 1880, relativa á la línea de Puebla á San Marcos y sus concordantes; y con la línea férrea nacional de Puebla á San Martín Texmelucan, quedando así constituída por una sola concesión, la del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz, siendo dicha concesión la de 16 de Abril de 1878 con las modificaciones concernientes al trayecto, á los plazos para la construcción y á la subvención.

XXVIII. En 1º de Diciembre de 1887 se decretó la modificación de las estipulaciones referentes al pago de la subvención de $8,000 por kilómetro, por medio de certificados de ferrocarriles, y al domicilio de la Empresa, agregándose que forma parte del sistema de líneas del ferrocarril la que une la Estación de San Lázaro con la Aduana; y que se autorizaba á la Empresa para levantar la línea de Peralvillo á los Reyes, debiendo establecer ramales á la Penitenciaría y al Peñón de los baños.

XXIX. Por convenio de 31 de Agosto de 1888 se obligó la Empresa á modificar convenientemente la línea de Puebla á San Martín Texmelucan.

XXX. El decreto de 26 de Mayo de 1890 concedió á la Empresa una prima siempre que el tramo de México á Veracruz quedase abierto al tráfico antes del 5 de Mayo de 1871.

La subvención acordada al Ferrocarril Interoceánico por las modificaciones que se introdujeron en la concesión, se pagó en los siguientes términos:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| En efectivo: | $8,000 | por kilómetro | en | 359 k. | 112$^{m.}$ |
| | 6,500 | „ | „ | 81 „ | 000 „ |
| | 6,000 | „ | „ | 40 „ | 000 „ |

El resto á razón de $8,000 por kilómetro en certificados de construcción amortizables con el 3 por 100 de los derechos que se causen en las Aduanas Marítimas y Fronterizas.

XXXI. La línea de Cuernavaca á Toluca quedó separada de este ferrocarril, rigiéndose por la ley de 16 de Abril de 1878. En 25 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de dicha concesión en la parte relativa á dicho ferrocarril.

NÚMERO 10.

# Ferrocarriles Nacional Mexicano

## y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

Los ferrocarriles que en la actualidad explotan las Compañías del Camino de Fierro Nacional Mexicano y la Constructora Nacional Mexicana, asumen á la vez los caracteres de vías de comunicación internacional é interoceánica, para el logro de las cuales se concedieron en épocas diferentes autorizaciones que habrían en definitiva de constituir las comunicaciones que por el doble carácter expresado, son de grande interés para la nación.

En lo que sigue se da un resumen de las concesiones otorgadas, siendo de notar que en la actualidad los ferrocarriles de que nos estamos ocupando, corresponden á las Com-

pañías expresadas, siendo de la del Camino de Fierro Nacional Mexicano la línea del Ferrocarril Internacional, y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana la del Ferrocarril Interoceánico.

## Ferrocarril Nacional Mexicano.

I. Para la construcción de un Ferrocarril de Matamoros á Monterrey, se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Esteban Centeno y José Dionisio González, por decreto de 15 de Mayo de 1856.

No tuvo efecto este ferrocarril.

Se incluye esta concesión entre las que constituyen el Ferrocarril Nacional Mexicano, porque posteriormente se concedió esta misma línea á la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual construyó 120 kilómetros que explota la Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, como se verá en lo que sigue.

II. Por resolución de 9 de Enero de 1866 se concedió definitivamente al Sr. Scipión Souvage y C.ª, autorización para construir un ferrocarril de México á Toluca.

III. Por decreto de 10 de Octubre 1870 se autorizó á la Compañía que formara D. Mariano Riva Palacio, para la construcción de un Ferrocarril de Toluca á México y Cuautitlán.

IV. En 21 de Mayo de 1872 se revalidó la concesión anterior.

V. Por decreto de 18 de Junio de 1875 se autorizó al Ejecutivo para que pudiera modificar las leyes de concesión de 10 de Octubre de 1870 y 21 de Mayo de 1872, fijando las bases bajo las cuales debía terminarse el ferrocarril antes mencionado.

VI. En 15 del mismo mes y año se celebró otro contrato con los Sres. Martín Bengoa y Luis Méndez, como representantes de la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para continuar su construcción.

VII. Por decreto de 22 de Diciembre de 1877 se autorizó á la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para continuar su construcción y explotación durante noventa y nueve años.

VIII. Por contrato celebrado en 28 de Marzo del mismo año se autorizó al Sr. Lic. Genaro Raigosa por los Gobernadores de los Estados de Zacatecas y San Luis Potosí; al Dr. Ignacio T. Chávez por el de Aguascalientes; y á los Sres. Salvador Camarena y Gabriel C. Navarro, por el de Jalisco para la construcción de un ferrocarril que ligara la Ciudad de Zacatecas con la de San Luis Potosí; y otro ferrocarril que ligara la misma Ciudad de Zacatecas con las de Aguascalientes y Lagos.

IX. Para que la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca pudiera prolongarlo hasta Tula del Estado de Hidalgo, se celebró un contrato con la misma el 1.º de Abril de 1879.

X. Por contrato de 7 de Junio de 1880 se autorizó al Gobierno del Estado de Tamaulipas para construir un ferrocarril que partiendo del puerto de

Matamoros, y pasando por Reynosa, Camargo, Mier y Cerralvo, termine en Monterrey.

XI. En 22 de Junio de 1880 se declaró la caducidad de la concesión de 22 de Diciembre de 1877 del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán.

## Compañía Constructora Nacional Mexicana

### y Ferrocarril Nacional Mexicano.

XII. La ley de 13 del mismo mes de Septiembre de 1880 autorizó á la Compañía Constructora Nacional Mexicana, para construir dos líneas de ferrocarril: una de México al Pacífico y otra de México á la frontera del Norte. Al mismo tiempo concedió autorización á dicha Compañía para que pudiera traspasar la concesión, con excepción de la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluída. En virtud de dicha autorización se constituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, con el fin de que atendiera á la explotación de las vías construídas con la excepción indicada, y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley.

XIII. Para construir un ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del de Hidalgo y ramal á Tlaxcala, se celebró un contrato con los Sres. Eduardo Garay y Guillermo del Valle, en 14 de Septiembre del mismo año de 1880, como representantes del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

XIV. Por decreto de 15 de Octubre de 1880, se autorizó al Gobernador del Estado de México, para arreglar con los Sres. James Sullivan y W. S. Palmer y socios, la construcción de la línea de México al Pacífico por Toluca, en lo relativo á los tramos que atraviesen el territorio del Estado.

XV. Por contrato de 20 de Octubre de 1880 se rescindió el de 1º de Abril de 1879, liquidándose el tramo de Cuautitlán á Huehuetoca, con arreglo á la concesión referida.

XVI. En 21 de Diciembre de 1880 se aprobó el traspaso que hizo la Compañía del ferrocarril zacatecano á la Constructora Nacional Mexicana, de la concesión federal de 28 de Marzo de 1878, comprendiendo el tramo de Zacatecas á Guadalupe.

XVII. En 19 de Enero de 1881 se celebró un contrato con el C. Pedro del Valle, en representación de la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para la prolongación de esta línea hasta Maravatío y Jilotepec.

XVIII. En 13 de Mayo del mismo año, el Ejecutivo del Estado de Tlaxcala traspasó, con autorización de la Legislatura del mismo, y en favor del Sr. Eulogio G. Gillow, la concesión del ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del ferrocarril de Hidalgo.

XIX. En 24 del mismo mes y año se traspasó, por el C. Andrés Treviño, representante de la Compañía del ferrocarril de Matamoros á Monterrey, la concesión del mismo de fecha 7 de Junio de 1880, en favor de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, representada por James Sullivan.

XX. Por contrato de 24 del mismo mes y año se autorizó al C. Manuel F.

Loera, para la construcción de dos líneas de ferrocarril: una circunvalando la ciudad de México, y otra á Tlálpam con dos ramales.

XXI. En 1º de Junio del mismo año se hizo traspaso de la concesión de 19 de Enero del propio año, perteneciente al ferrocarril del Salto á Maravatío, en favor de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

XXII. En 24 de Agosto del citado año de 1881 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan, para la construcción de un ferrocarril de Mier á Guerrero, y un ramal de Mier al Río Bravo del Norte.

XXIII. En 29 de Noviembre del mismo año de 1881 se decretó la aprobación del contrato celebrado con el Sr. James Sullivan, para la construcción del ferrocarril de Teoloyucan á Huehuetoca é Irolo.

XXIV. Por decreto de 23 de Mayo de 1882 se reformó el contrato de 27 de Mayo de 1881, para la construcción de un ferrocarril de México á Tlálpam y de circunvalación.

XXV. En 26 de Septiembre del mismo año se declaró caduca la concesión de 14 de Septiembre de 1880, para la construcción de un ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del de Hidalgo y á Tlaxcala.

XXVI. La ley de 10 de Enero de 1883 consolidó, en una sola, las concesiones que habían adquirido las Compañías Constructora Nacional Mexicana y la del Ferrocarril Nacional Mexicano, estipulándose las modificaciones consiguientes, relativas á que la ley que rigiera la concesión, fuera la de 13 de Septiembre de 1880; á las circunstancias del trazo de las líneas para que se comprendieran en él los puntos señalados en dichas concesiones; á los plazos de construcción, previos los reconocimientos y trazo de las líneas; al registro de hipotecas; á la subvención de siete mil pesos por kilómetro, concedida á la Empresa, y términos de pago por medio de certificados de construcción de ferrocarriles; á las causas de caducidad y penas correspondientes; á las tarifas y condiciones para su aplicación; á las franquicias de que disfrutaría el Gobierno, y á la cancelación del crédito del mismo por las acciones que representaba en la línea de México al Salto.

XXVII. En 2 de Junio de 1883 se celebró un contrato con el Sr. Tomás C. Purdy, como representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, para refundir en la ley de concesión de 13 de Septiembre de 1880, y sus reformas de 10 de Enero de 1883; la del ferrocarril de Circunvalación, fecha 27 de Mayo de 1881.

XXVIII. En 18 de Febrero de 1885 se declaró caduca la concesión de 29 de Noviembre de 1881, referente al ferrocarril de Teoloyucan á Irolo, y la de 24 de Agosto del citado año de 1881, referente al de Mier á Guerrero.

XXIX. En 5 de Julio de 1886 se decretó la modificación de la ley de concesión, consistiendo las principales reformas en la autorización para construir otra línea desde un punto de la Internacional, entre Laredo y Monterrey, hasta los terrenos carboníferos de Nuevo León y Coahuila, con los ramales que fueren necesarios: esta línea solamente gozaría de subvención en 120 kilómetros, en la asignación de las líneas Internacional é Interoceánica, con la facultad de ensanchar la vía cuando fuera oportuno, en la limitación de la franqui-

cia de libre importación de efectos, concediendo á las compañías una compensación basada en el abono de una cantidad por kilómetro en explotación, en cuenta de los derechos que tuviera que pagar por los efectos no comprendidos en la franquicia expresada, en el aumento de los tipos de tarifas, y en la designación de los términos en que deberían amortizarse los certificados de subvención. La Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano tomó la denominación de "Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano" al tomar á cargo la explotación de las líneas construídas, con excepción de la línea Interoceánica, que según lo estipulado, quedó á cargo de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

XXX. En 23 de Junio de 1888 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan con objeto de facilitar la conclusión de la Sección del ferrocarril entre el puerto de Manzanillo y la ciudad de Colima, reformando al mismo tiempo la concesión de dicho ferrocarril.

XXXI. El decreto de 3 de Junio de 1889 autorizó la ampliación de plazos obligatorios para la construcción del Ferrocarril de Circunvalación, concediendo á la Compañía la facultad de construir la línea mixta para que pudieran circular toda clase de trenes.

XXXII. En 31 de Mayo de 1892 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan como representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, reformando algunos artículos de la concesión de 5 de Julio de 1886 en la parte correspondiente á esta Compañía.

XXXIII. En 30 de Agosto de 1893 se celebró otro contrato con el mismo Sr. James Sullivan, modificando el contrato aprobado por decreto de 31 de Mayo de 1892, que reformó la concesión de 5 de Julio de 1886 en la parte referente á la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

### Número 11.

## Ferrocarril de Matamoros á Boca del Río.

Para la construcción del citado camino de fierro se concedió permiso á los CC. Manuel Inclán y Bernabé de la Barra por decreto de 13 de Mayo de 1864.

**No tuvo efecto esta concesión.**

### Número 12.

## Ferrocarril de Mérida á Celestún.

Por decretos de 8 de Febrero de 1865 se concedió privilegio á D. Manuel de Arrigunaga y socios para la construcción de dicho ferrocarril.

**No tuvo efecto esta concesión.**

NÚMERO 13.

## Ferrocarril de México á Cuautitlán.

En 22 de Junio de 1865 se aprobó definitivamente la concesión hecha á D. Luis Binel para construir dicho ferrocarril por San Cosme, Popotla, Tacuba y Tlalnepantla.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 14.

# Ferrocarril de Veracruz á Medellín.

I. Esta vía férrea, que posteriormente pasó á formar parte de la de Veracruz á Alvarado, era de una empresa particular, recibiendo la protección del Gobierno de la República, el cual decretó en 6 de Septiembre de 1860 la cesión del derecho que podía tener á los terrenos que para el ferrocarril pudiese necesitar la empresa. La Junta Directiva aprobó sus propios estatutos en 15 de Febrero de 1864.

II. Por decreto de 27 de Julio de 1865 se refaccionó á la Empresa con la cantidad de cincuenta mil pesos.

## Ferrocarril de Veracruz á Alvarado.

III. El decreto de 4 de Mayo de 1875 autorizó á la Compañía del Ferrocarril de la Zamorana á Medellín para construir la vía férrea de Veracruz á la Zamorana.

IV. El mismo decreto autorizó al Ejecutivo de la Unión para que pudiera contratar con la misma Compañía la construcción del Ferrocarril de Medellín á Alvarado.

V. La ley de 26 de Marzo de 1878 concedió autorización para construir dos líneas de ferrocarril: la primera de Veracruz á Alvarado con un ramal á Antón Lizardo, y la segunda, desde un punto en que el río de San Juan fuere navegable para embarcaciones de un metro de calado hasta Minatitlán. La línea de Alvarado podría enlazarse con la de Veracruz á Medellín.

Por esta ley se concedió á la Empresa una subvención de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

VI. Los plazos de esta concesión se prorrogaron por decreto de 17 de Diciembre de 1878.

VII. El decreto de 29 de Agosto de 1888 modificó la ley de concesión, disponiendo que la línea de Medellín á Alvarado se uniera con la de Veracruz

á Medellín, debiendo poner la Compañía un riel intermedio para evitar los trasbordes. Si dicho riel intermedio quedaba colocado dentro del término de tres años, el Gobierno cedería á la Empresa como subsidio las acciones que representaba; que la línea del río de San Juan partiría de un punto hasta donde el mismo río ó alguno de sus afluentes fuera navegable para embarcaciones de un metro de calado y terminaría en un punto del Ferrocarril de Tehuantepec; por dicho decreto se ampliaron los plazos obligatorios para la Empresa, señalándose las acciones de la línea que deberían terminarse en cada período; se determinó asimismo la Inspección Oficial de los reconocimientos y trazos, se estipularon las condiciones de construcción y explotación de las líneas, se expresaron los efectos y objetos que gozarían de la exención de derechos de importación, se modificaron las tarifas, se asignaron las condiciones para la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor, se indicó cuál sería el domicilio de las Empresas, se estipuló lo relativo á la representación del Gobierno en la Junta Directiva, se aclararon las atribuciones de la Inspección Oficial respecto de la explotación, se impuso pena á la Empresa en caso de no terminar en su plazo alguna de las secciones de la línea del río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, y se reprodujeron las condiciones para el caso de caducidad.

VIII. La ley de 4 de Junio de 1890 modificó los arts. 2, 9, 20, 22, 41 y 54 de la concesión, que tratan: el párrafo final del art. 2º, de la ubicación de la línea del río de San Juan al Istmo de Tehuantepec; el 9º, de la ampliación de los plazos obligatorios para la Empresa; el 20, de la autorización á la Empresa para emitir bonos, acciones y obligaciones y de las hipotecas; el 22, de la modificación en el pago de la subvención por medio de bonos y de la amortización de éstos; el 41, del domicilio de las Juntas Directivas y de las atribuciones de éstas; y el 54, de la reversión.

La misma ley adicionó la concesión, autorizando á la Empresa para ejecutar obras de mejoramiento en los puertos que tocase el ferrocarril, exceptuando del pago de ciertos derechos de puerto á los buques que trajesen material para el ferrocarril en la parte proporcional correspondiente, permitiendo la descarga de materiales para el ferrocarril en el punto inicial de la línea, autorizando á la Empresa para tener vía mixta en toda la longitud de la línea, y ratificando la validéz de la escritura pública de 8 de Febrero de 1881.

NÚMERO 15.

## Ferrocarril de Puebla al Mar Pacífico,

### pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Numa Dousdebes, Julio Ziegler y Ramón Zangronis, por decreto de 8 de Enero de 1866.

No tuvo efecto esta concesión.

## Ferrocarril de Puebla á Izúcar de Matamoros.

II. Por decreto de 29 de Mayo de 1873 se concedió permiso á los CC. Joaquín Ruiz, Vicente Hidalga y D. J. Velasco, para la construcción del citado ferrocarril, declarándose caduca dicha concesión por el de 30 de Septiembre del mismo año.

III. El decreto de 19 de Enero de 1874 autorizó al Ejecutivo para adjudicar dicha concesión.

IV. Con fecha 26 de Enero de 1874 se traspasó al C. Ignacio Romero Vargas, la concesión de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

V. Por ley de 1º de Mayo de 1878 se autorizó al Ejecutivo para que contratase con el Gobierno del Estado de Puebla, la construcción de la citada vía.

VI. La ley de 6 de Mayo de 1878 concedió autorización para construir el citado ferrocarril, al Gobierno del Estado de Puebla.

VII. El decreto de 19 de Abril de 1880, amplió los plazos obligatorios para la Empresa.

VIII. En 30 de Marzo de 1882 se reformó la ley de concesión, prorrogando nuevamente los plazos, consignando el derecho del Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa, y asignando cuota para el flete del carbón de piedra.

IX. Por decreto de 25 de Julio de 1889 se designó la fecha en que debería estar terminado el ferrocarril, modificándose la estipulación relativa á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor. A la vez se suprimió el artículo referente á la revisión de tarifas para aumentarlas en el caso de que no produjera la explotación un 10 por 100 del capital invertido.

X. En 14 de Octubre de 1892 se aprobó el traspaso que hizo la Empresa de la concesión, á favor de la Compañía del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz. La subvención otorgada á este ferrocarril por la concesión citada de 6 de Mayo de 1878, fué de $8,000 por kilómetro pagadera en efectivo.

Número 16.

## Ferrocarril en las calles de la Ciudad de Puebla.

Por decreto de 3 de Febrero de 1866 se autorizó á los Sres. Kimball, Keilh y Cª, para la construcción de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 17.

# Ferrocarril Central Mexicano.

La importancia de esta vía general de comunicación, que sólo tiene como competidora la del Ferrocarril Nacional Mexicano, se previó desde un principio, y por lo tanto se procuró el logro de su construcción por todos los medios conducentes. A este fin se formularon diferentes contratos para la construcción de tramos parciales, los cuales, por su consolidación en uno sólo, constituyen en la actualidad la concesión general que ha dado por resultado la construcción de la expresada vía, que, como se había previsto, es una de las de mayor importancia para el país.

A continuación se asientan en extracto los contratos y otros documentos á que se ha hecho alusión.

I. En 12 de Febrero de 1866 se concedió permiso á D. Luis Binel para que construyera el Ferrocarril de México á Cuautitlán, comenzando por Guadalupe Hidalgo y siguiendo por la Hacienda de La Escalera, con dirección á Tlalnepantla.

II. En 30 de Agosto del mismo año se concedió privilegio á D. Eusebio Soler, para la construcción de un Ferrocarril de San Luis Potosí al Río Tamesí, pasando por Tula de Tamaulipas.

III. Por contrato de 29 de Mayo de 1873 se autorizó á la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para construir una línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y Río Bravo del Norte.

IV. Por resolución de 11 de Noviembre del mismo año se acordó que no era de aprobarse el contrato celebrado el 29 de Mayo del citado año de 1873.

V. Por contrato de 20 de Noviembre de 1873 se autorizó á la Compañía Mexicana Limitada, para que construyera un Ferrocarril de México hasta el Océano Pacífico y Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano.

VI. Por decreto de 17 de Enero de 1874 se autorizó á la Compañía (llamada de los Catorce), para la construcción de un Ferrocarril Internacional é Interoceánico.

VII. Por decreto de 5 de Diciembre de 1874 se autorizó á los Sres. Sebastián Camacho, José Antonio Mendizábal, y Compañía, para la construcción de un Ferrocarril de México á León, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.

VIII. En 12 de Diciembre del mismo año se celebró un contrato con el representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para la construcción de un Ferrocarril de la ciudad de León hasta el Río Bravo del Norte, comunicando á Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

IX. Por decreto de 5 de Junio de 1875 se aprobó el contrato celebrado

en 12 de Diciembre de 1874, con el Sr. Eduardo Lee Plumb representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para la construcción del mencionado en dicho decreto.

X. Por resolución de 26 de Diciembre de 1876 se declaró la caducidad de la concesión de fecha 5 de Diciembre de 1874.

XI. En 2 de Enero de 1877 se resolvió definitivamente la caducidad de la concesión de la Compañía del Ferrocarril Central.

XII. Por contrato celebrado en 16 de Octubre de 1877 se autorizó al Gobierno del Estado de Guanajuato para construir un ferrocarril que, partiendo de Celaya y pasando por Salamanca, Irapuato y Silao, terminara en León, ligando á la ciudad de Guanajuato por la vía principal ó por un ramal que partiría del punto más conveniente.

XIII. La ley de 21 de Diciembre de 1877 aprobó definitivamente el contrato celebrado el 16 de Octubre del mismo año.

XIV. En 14 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Benigno Arriaga, representante del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, para la construcción de un ferrocarril entre esa ciudad y el límite del Estado con el de Tamaulipas, en un punto inmediato á Tantoyuquita, ó á otro lugar, desde el cual hasta el puerto de Tampico, el río Tamesí sea en todo tiempo navegable para embarcaciones de un metro de calado ó más, pudiendo dicho ferrocarril tocar á las Ciudades de Cerritos y Valle del Maíz, por la vía principal ó por ramales que partirían de los puntos más convenientes.

XV. En 27 de Febrero del mismo año se celebró un contrato con el C. Enrique Pazos, Gobernador del Estado de Jalisco, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Lagos y Guadalajara con la Costa del Pacífico.

XVI. En 28 del mismo mes y año se celebró otro contrato con el Sr. Enrique M. Rubio, por el Gobernador del Estado de Querétaro, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Celaya, San Juan del Río ó Puerta de Palmillas, en el límite del Estado de Hidalgo.

XVII. Para la construcción de un ferrocarril entre Tantoyuquita y el límite entre los Estados de Tamaulipas y San Luis Potosí, se autorizó al C. Benigno Arriaga, representante del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por contrato celebrado en 27 de Marzo del mismo año.

XVIII. En 3 de Mayo de 1879 se autorizó al Gobierno del Estado de San Luis Potosí, para que prolongara hasta Tantoyuquita, el ferrocarril de que trata el art. 2º del contrato de 14 de Febrero de 1878.

XIX. En 3 de Abril de 1880 se decretó el traspaso de la concesión de 5 de Diciembre de 1874, á los Sres. Roberto R. Symon y socios.

XX. Por escritura de 8 de Julio de 1880 adquirió esta Compañía la concesión del Ferrocarril de Celaya á León.

XXI. Por contrato de 9 de Julio de 1880 se autorizó al Gobierno del Estado de Chihuahua, para construir un ferrocarril que, partiendo de esta ciudad termine en la Villa de El Paso ó en la de Ojinaga ó en el punto más conveniente entre ambas.

# Ferrocarril Central Mexicano.

XXII. La ley de 8 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de las líneas siguientes: de México á León, ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao; de León á Paso del Norte, ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, y de un punto de dichas líneas al Pacífico, ligando Guadalajara.

XXIII. En 12 de Octubre de 1880, la Legislatura del Estado de San Luis Potosí autorizó al Ejecutivo del mismo, para traspasar la concesión del Ferrocarril de Tampico á Tantoyuquita á la compañía ó compañías que se organizaran al efecto.

XXIV. Por decreto de 23 de Noviembre de 1880, la Legislatura del Estado de Guanajuato aprobó el contrato celebrado por el Ejecutivo del mismo con la Compañía Limitada del Ferrocarril Central, por el cual adquirió el tramo de Ferrocarril de Celaya á Irapuato.

XXV. Por contrato celebrado en 2 de Febrero de 1881 se concedió autorización para construir la línea de San Luis Potosí á Aguascalientes, cuya concesión se traspasó á la Empresa del Ferrocarril Central en 15 de Marzo del mismo año.

XXVI. En 1º de Julio de 1881 se aprobó el traspaso hecho por el Gobierno del Estado de Chihuahua á la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano para construir un ferrocarril de la referida ciudad de Chihuahua á Paso del Norte.

XXVII. En 6 de Julio de 1881 se otorgó á la misma Empresa concesión para construir la línea de Tantoyuquita ú otro punto á su altura, á Tampico.

XXVIII. En 6 de Septiembre de 1882 se prorrogó el plazo para los reconocimientos del trazo de la línea de San Luis Potosí á Aguascalientes.

XXIX. En 12 de Abril de 1883 se refundieron en una sola las diferentes concesiones que había adquirido la Compañía, quedando sujetas á las estipulaciones de la ley de 8 de Septiembre de 1880, con las modificaciones relativas al trazado de las líneas internacional é interoceánica, y de los ramales necesarios para unir las poblaciones citadas en dichas concesiones; á los términos en que deberían hacerse los reconocimientos y trazos de dichas líneas y ramales, debiendo asociarse á las comisiones de ingenieros de la Compañía los peritos nombrados al efecto por el Ejecutivo; á la prosecución de los trabajos, señalando los plazos en que deberían ejecutarse; á la autorización otorgada á la Compañía para emitir acciones, bonos y obligaciones y para constituir hipotecas; á la subvención concedida, condiciones y forma de pago por medio de certificados de construcción de ferrocarriles; á la exención de derechos marítimos concedida á los buques que trajesen material para el ferrocarril; á las causas y condiciones de caducidad; á las penas aplicables en dichos casos; á las tarifas y condiciones para su aplicación con las ventajas concedidas al Gobierno para sus empleados y los inmigrantes.

XXX. Por decreto de 5 de Julio de 1886 se reformó la concesión, señalando trayecto para la línea del Pacífico; señalando igualmente condiciones y plazos para el trazo y construcción de la línea interoceánica; limitando la franquicia de libre importación de efectos, compensando á la Compañía con una cantidad anual por kilómetro de vía en explotación; ampliando las garantías que debía otorgar la Empresa; especificando los casos de caducidad y las penas correspondientes; modificando las tarifas y sus condiciones de aplicación, y estableciendo los términos del pago de la subvención.

XXXI. El decreto de 11 de Diciembre de 1886 modificó el art. 8º de la ley de concesión relativo á la facultad de la Compañía, para hacer el traspaso de la concesión, y adicionó dicha ley, facultando á la misma Compañía para contratar con otras la construcción en todo ó en parte de las líneas del Pacífico y de Aguascalientes á San Luis Potosí y Tampico.

XXXII. En 17 de Diciembre de 1892 se ampliaron los plazos para la presentación de los planos de la línea del Pacífico y para la construcción de la misma línea, y se fijó el plazo para la amortización de los certificados de subvención.

XXXIII. En 27 de Marzo de 1894 se reformó la concesión relativa á dicho ferrocarril, de fecha 8 de Septiembre de 1880, en el sentido de quedar relevada la Compañía de la obligación de prolongar la línea de Guadalajara á la costa del Pacífico, devolviéndose á la misma Compañía los depósitos que había hecho para garantizar la construcción de las líneas que se consideraron terminadas en virtud de el decreto expresado.

NÚMERO 18.

# Ferrocarril Hidalgo.

El Ferrocarril de Hidalgo ha venido á realizar, por medio de una combinación con el Ferrocarril del Nordeste de México, la unión directa de la Capital de la República con el importante mineral de Pachuca.

Aunque las concesiones de ambos ferrocarriles son diferentes, la circunstancia de pertenecer á una misma Empresa, ha facilitado dicha comunicación directa, que constituye en la actualidad una de las vías generales de comunicación más importantes en su género.

Las diversas concesiones otorgadas á la Empresa del Ferrocarril Hidalgo, constan en el resumen que se pone á continuación.

## Ferrocarril de México pasando por Pachuca
### y Tulancingo y al Río Túxpan.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. D. Antonio Morales Montenegro, D. Francisco Pérez d'Almeida y D. Manuel B. da Cunha Reis por decreto de 30 de Marzo de 1866.

II. En 15 de Octubre de 1887 se renovó el contrato anterior.

III. Por decreto de 28 de Mayo de 1873 se autorizó al C. Justino Fernández para construir un ferrocarril entre Pachuca y un punto de la vía férrea de Veracruz, subvencionándolo con $ 5,000 por cada kilómetro.

**No tuvieron efecto estas concesiones.**

## Ferrocarril de Hidalgo.

IV. La ley de 2 de Febrero de 1878 autorizó la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Cuautitlán ó de otro punto del ferrocarril del Interior, ó bien de Ometusco ó de otro punto del Ferrocarril de Veracruz, terminara en Pachuca, teniendo un ramal á Tulancingo.

V. El decreto de 7 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ramal de San Agustín á Huehuetoca ú otro punto del ferrocarril del Interior. Este decreto autorizó también la prolongación del ferrocarril hasta Túxpam.

VI. En 30 de Octubre de 1880, el Ejecutivo del Estado de Hidalgo traspasó al C. Gabriel Mancera la concesión del ferrocarril que de Cuautitlán, Ometusco ó de otro punto del Ferrocarril de Veracruz, termine en Pachuca y siga hasta Tulancingo.

VII. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se determinó el entronque de la línea de Túxpam con la de Irolo; la unión de la línea troncal con Tulancingo por la línea directa ó por un ramal, y se prorrogaron los plazos de la construcción.

VIII. La ley de 21 de Diciembre de 1882 señaló el número de kilómetros anuales que debía construir la Empresa en totalidad; modificó el art. 18 de la ley de concesión sobre emisión de bonos y obligaciones y sobre hipotecas, y el art. 52 relativo á la reversión del ferrocarril; y adicionó dicha ley de concesión, señalando reglas para la expropiación por causa de utilidad pública, autorizando á la Empresa para que pudiera aumentar en un centavo el tipo por unidad de las tarifas de fletes durante la construcción y cinco años después de que ésta se hubiere terminado; fijando tarifa para el trasporte de carbón de piedra, y haciendo extensiva á los trasportes de colonos é inmigrantes la franquicia concedida para la fuerza armada.

IX. El decreto de 13 de Septiembre de 1892 autorizó á la Empresa para que pudiera levantar las líneas de Teoloyucan á Zumpango y de Zumpango á Tizayuca.

Número 19.

## Ferrocarril de la Plaza Principal de Guadalajara
### á la Villa de San Pedro.

Por decreto de 23 de Julio de 1866 se concedió permiso á los Sres. Federico Caine, Calderón y Compañía para la construcción de dicho ferrocarril.

**No tuvo efecto esta concesión.**

NÚMERO 20.

## Ferrocarril de la Ciudad de Guadalajara
### á la orilla del Lago de Chapala.

I. Para la construcción de este ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á D. Adolfo E. Cavaillón por decreto de 1º de Agosto de 1866.

II. En 17 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Julio Arancivia para la construcción de un ferrocarril de Guadalajara á la Barca.

III. En 16 de Marzo de 1883 se celebró otro contrato con el mismo señor, reformando los arts. 7º, 8º y 9º del contrato de 17 de Mayo de 1882.

IV. En 7 de Diciembre de 1883 se celebró otro contrato con el referido Sr. Arancivia, reformando los mismos arts. 7º, 8º y 9º del contrato de 17 de Mayo de 1882.

V. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Pedro Landázuri, reformando algunos artículos de la concesión de 24 de Mayo de 1882, referente al ferrocarril de Guadalajara á Chapala ó á la Piedad por Juanacatlán y la Barca.

VI. En 29 de Julio de 1890 se declaró la caducidad de la concesión del Ferrocarril de Guadalajara á Chapala.

NÚMERO 21.

## Ferrocarril Interocéanico de las Costas del Golfo
### á las del Pacífico.

I. Por decreto de 10 de Diciembre de 1870 se concedió permiso á la Compañía que formaran los Sres. Antonio D. Rickards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una vía férrea desde un punto entre las Barras de Tecolutla y Tampico hasta otro entre la de Zacatula y el puerto de San Blas.

II. En 28 de Diciembre de 1871 se adjudicó al Gral. W. S. Rosecranz el establecimiento de la Vía de Comunicación Internacional desde un puerto del Golfo de México hasta otro del Océano Pacífico.

III. En 10 de Diciembre de 1872 se autorizó al Ejecutivo para reformar la concesión de 10 de Diciembre de 1870.

IV. En 30 de Mayo de 1873 se declaró la caducidad de la concesión de 10 de Diciembre de 1870 por falta de fianza, relativa al Ferrocarril Interoceánico de Tecolutla y Tampico hasta Zacatula ó San Blas.

NÚMERO 22.

## Ferrocarril de Antón Lizardo á Acapulco.

Por decreto del 14 de Diciembre de 1870, se autorizó á la Empresa de los Sres. René Massón y Félix Wyatt, para construir tres secciones de ferrocarril: una de Veracruz has-

ta tocar la vía de Tehuantepec, otra de Antón Lizardo á Cuernavaca, y otra de Cuernavaca á Acapulco.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 23.

## Ferrocarril de Mérida á Progreso.

I. La ley de concesión de 17 de Enero de 1874 otorgó á la Empresa (llamada de los Catorce) la autorización de construir una línea férrea desde México hasta el Océano Pacífico y de allí al Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano; y *del Puerto de Progreso hasta la ciudad de Mérida.*

II. En 22 de Abril del mismo año se aprobó el convenio celebrado con los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, para la construcción del citado ferrocarril, sujetándose esta concesión á las prescripciones de la citada ley de 17 de Enero, en todo lo que no hubiese sido modificada por el referido convenio. Por la misma ley aprobatoria se dió el consentimiento necesario para que la primera de las Empresas citadas, pudiera traspasar á la segunda la concesión de la citada línea de Mérida á Progreso.

III. En 4 de Mayo de 1874 se declaró caduca la concesión de 17 de Enero del mismo año, en la parte referente á la construcción de la línea férrea de México hasta el Océano Pacífico, de allí al Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano, quedando subsistente la de Mérida á Progreso.

NÚMERO 24.

## Ferrocarril de Veracruz á México
### y la Ciudad de Oaxaca

(FERROCARRIL MERIDIONAL MEXICANO).

I. Para la construcción de este ferrocarril se celebró un contrato con el Sr. José Esperón, el 29 de Mayo de 1875.

II. En 22 de Marzo de 1878 se celebró otro contrato con el Sr. Pablo Pantoja, representante del Gobierno del Estado de Oaxaca, para la construcción de un ferrocarril entre un punto situado á inmediaciones de Tehuacán ó de Huajuapan, en el límite del Estado con el de Puebla y Puerto Angel, tocando la ciudad de Oaxaca y pudiendo prolongarse hasta un punto del Ferrocarril de Veracruz á México.

III. En 25 de Agosto de 1880 se celebró un contrato con el Sr. Juan Fenochio, representante del Gobierno del Estado de Oaxaca, para la construcción de un Ferrocarril de Antón Lizardo á Huatusco ó Puerto Angel en el

Pacífico, pasando por Oaxaca y comunicándose con el de Tehuantepec y el de Tehuacán á Esperanza.

IV. Por decreto de 26 de Mayo de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el General Ulyses S. Grant, representante de la Compañía del "Ferrocarril Meridional Mexicano," para construir un Ferrocarril de México á la Frontera con Guatemala, pasando por Puebla y tocando á Oaxaca, Veracruz, Antón Lizardo y los puertos de Oaxaca y Chiapas.

V. Por el decreto de 7 de Junio del mismo año se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco de Gress, para construir un ferrocarril de un punto del Río Bravo del Norte al Sur, pasando por San Fernando y Santander Jiménez, y un ramal á Ciudad Victoria.

VI. En 15 de Noviembre de 1881 se reformó la concesión anterior.

VII. En 11 de Enero de 1882 se reformó la de 26 de Mayo de 1881.

VIII. Por decreto de 8 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el General E. O. Ord, reformando algunos artículos de la concesión de 26 de Mayo de 1881, y reforma de 11 de Enero de 1882.

IX. En 14 de Mayo de 1883 se celebró un contrato con el Sr. Ulyses S. Grant y Jay Gould, refundiendo en una sola las concesiones relativas á estos ferrocarriles.

X. En 29 de Mayo de 1885, se declaró la caducidad de la concesión de 14 de Mayo de 1883, otorgada á Ulyses S. Grant y Jay Gould.

NÚMERO 25.

## Ferrocarril de Matamoros á la Barra de Jesús María.

Por decreto de 17 de Junio de 1875 se autorizó al C. Sebastián Camacho, para construir el ferrocarril citado y para canalizar la Laguna Madre.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 26.

## Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

I. En 13 de Abril de 1877 se aprobó en todas sus partes el proyecto presentado por el Ingeniero Mariano Téllez Pizarro, para la construcción del citado Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

II. Por contrato celebrado en 12 de Noviembre de 1879 se autorizó al referido ingeniero Téllez Pizarro, para explotar el mismo ferrocarril.

III. En 31 de Enero de 1883 se formaron las bases para la escritura de compra-venta de este ferrocarril.

IV. El decreto de 28 de Noviembre del mismo año, autorizó la concesión relativa á la explotación de la vía férrea por la Empresa que la había adquirido.

NÚMERO 27.

## Ferrocarril de Morelia á Salamanca.

I. En 28 de Enero de 1878 se celebró un contrato con el Gobernador del Estado de Michoacán C. Bruno Patiño, para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo hasta Zihuatanejo ú otro punto, en el litoral del Estado de Michoacán ó el de Guerrero.

II. Por decreto de 15 de Diciembre del mismo año, se prorrogó el plazo concedido al Gobierno del Estado de Michoacán en el contrato anterior, para comenzar los trabajos del citado ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 28.

## Ferrocarril de Mérida á Peto.

I. Por contrato celebrado en 27 de Marzo de 1878 se concedió permiso á los Sres. Agustín del Río y Vicente Méndez Echazarreta, en representación del Gobierno del Estado de Yucatán, para la construcción de un ferrocarril entre la Ciudad de Mérida y la Villa de Peto, pasando por Ticul y Tekax.

II. En 17 de Enero de 1879 se traspasó la anterior concesión á los Sres. Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, para llevar á cabo la construcción del mismo ferrocarril.

La subvención acordada á esta Empresa por la ley de concesión antes citada, fué de seis mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

III. Por decreto de 7 de Diciembre de 1882, se reformaron los artículos siguientes:

El 1º autorizando la construcción de ramales; el 8º prorrogando los plazos obligatorios para la Empresa; el 9º señalando el número de kilómetros que deberían construirse en cada período; el 12 fijando el tiempo que duraría la franquicia para la libre importación de efectos para el ferrocarril; el 13 señalando nuevo término á la exención de impuestos á los capitales empleados en la Empresa; el 17 determinando todos los puntos relativos á las hipotecas que podría hacer la Empresa, así como á la emisión de bonos, acciones y obligaciones; el 37 modificando lo relativo á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor; el 47 aclarando lo concerniente á las garantías que debía otorgar la Empresa; el 49 disponiendo las penas en que incurriría la Empresa en caso de caducidad, y el 51 previniendo lo referente á la reversión del ferrocarril. Además, el mismo decreto adicionó la concesión estableciendo el tipo de flete para el trasporte de carbón de piedra, y haciendo extensivas á los colonos é inmigrantes las ventajas concedidas á la fuerza armada.

IV. El decreto de 3 de Julio de 1886 reformó las tarifas de pasajes y fletes de la concesión primitiva; amplió los plazos para la terminación de la vía; y modificó con restricciones la franquicia de libre importación de efectos, concediendo á la Empresa en cambio, una compensación tomando por base el número de kilómetros que tuviese en explotación. También se adicionó la concesión autorizando á la Empresa para que pudiera aumentar en un centavo el tipo de las Tarifas de fletes, durante la construcción y cinco años después de haberla terminado.

V. Por el decreto de 7 de Junio de 1888 se concedió á la Empresa que pudiera construir dos ramales, uno á Muna y otro al partido de los Chenes; y prolongar la vía hasta el lago de Chankanab, ampliándose el plazo para terminar la vía férrea.

VI. El decreto de 12 de Septiembre de 1893, redujo el número de kilómetros anuales que debería terminar la Empresa en cada período.

NÚMERO 29.

## Ferrocarril de Manzanillo á la Barranca de Tonila.

En 30 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Isaac Banda, representante del Gobierno del Estado de Colima, para la construcción del citado ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 30.

## Ferrocarril de Pátzcuaro á Morelia y Salamanca.

I. En 15 de Julio de 1880 se celebró un contrato con los Sres. Francisco Menocal y Serapión Fernández, en representación del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción de este ferrocarril.

II. En 25 de Octubre del mismo año, la Legislatura del Estado de Michoacán facultó al Ejecutivo del mismo, para traspasar la concesión anterior.

III. En Julio 21 de 1882 se declaró caduca la concesión de 15 de Julio de 1880 para la construcción del referido ferrocarril.

NÚMERO 31.

## Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

I. Por decreto de 16 de Agosto de 1880 se autorizó la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Culiacán y el puerto de Altata, con facultad de prolongarlo hasta el Estado de Durango.

II. La anterior concesión se traspasó al Sr. D. Eduardo B. Adams, mediante su representante el Sr. Roberto R. Symon, el 28 de Diciembre del mismo año.

III. El decreto de 21 de Julio de 1881 concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de la Barra de Mazatlán, llegara á Durango, pudiendo prolongarse hasta Villa Lerdo y Saltillo.

IV. En 26 de Septiembre del mismo año se decretó la ampliación de plazos para la línea de Culiacán á Altata, y la ampliación de la vía á la de un metro cuarenta y tres centímetros.

V. En 23 de Mayo de 1882 se prorrogaron los plazos para la línea de Mazatlán á Durango y el Saltillo.

VI. En 20 de Junio de 1882 se traspasó esta concesión á la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

VII. Se modificó la concesión de 16 de Agosto de 1880 por decreto de 21 de Julio de 1882, en el sentido de que la vía fuera de Culiacán por una parte al puerto de Mazatlán y por otra á Álamos y Cosalá, pudiendo tocar en Sinaloa y el Fuerte; y de Durango ó un punto del Ferrocarril Central en el Estado de Durango á un punto de la Frontera del Norte, sobre el Río Bravo, tocando poblaciones del Estado de Coahuila.

VIII. La ley de 9 de Noviembre del citado año de 1882 consolidó las concesiones expresadas, facultando á la Empresa para que propusiera oportunamente el sistema de líneas más conveniente en virtud de la consolidación.

IX. El expresado sistema de líneas quedó aprobado por decreto de 5 de Julio de 1886 de la manera siguiente: de la ciudad de Culiacán al puerto de Altata; de la ciudad de Durango al puerto de Mazatlán, pudiendo prolongarse hasta Villa Lerdo y Saltillo; de Culiacán por una parte al puerto de Mazatlán y por otra á las poblaciones de Álamos y Cosalá; y de la ciudad de Durango á la Frontera del Norte, sobre el Río Bravo, enlazando poblaciones de los Estados de Durango y de Coahuila.

X. Este sistema de líneas quedó definitivamente establecido por decreto de 23 de Febrero de 1888 de la manera siguiente: del puerto de Altata á la ciudad de Culiacán; de la ciudad de Culiacán ó del puerto de Mazatlán á la ciudad de Durango, pudiendo prolongarse hasta el Río Bravo, enlazando poblaciones de Durango y Coahuila; de Mazatlán hasta un punto del Ferrocarril de Sonora, pasando por Culiacán y Sinaloa; y ramales de dichas líneas, sin exceder cada uno de cien kilómetros.

XI. En 3 de Agosto de 1891 se declaró la caducidad de la concesión en lo relativo á las líneas no construídas, quedando vigente tan solo en lo que se refiere á la explotación de la línea de Culiacán á Altata, que fué la única que se construyó.

NÚMERO 32.

## Ferrocarril de Pátzcuaro á Zihuatanejo.

I. En 15 de Septiembre de 1880 se celebró un contrato con los Sres. Serapión Fernández y José M. de la Vega, como representantes del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro á la costa del Pacífico.

II. Por decreto de 26 de Septiembre de 1881 se revalidó la concesión de 15 de Septiembre de 1880, para la construcción del citado ferrocarril de Pátzcuaro á Zihuatanejo, ampliando los plazos de la misma concesión.

III. En 27 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión expresada.

NÚMERO 33.

## Ferrocarril de Mérida á Campeche.

I. La ley de 14 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril de Mérida á Calkiní con un ramal á Celestún.

II. Por resolución de 20 de Diciembre del mismo año se aprobó el traspaso hecho á los Sres. Agustín del Río, Francisco Ogarrio, Juan Castellanos León y Compañía, de la concesión otorgada al Gobierno del Estado de Yucatán, para el establecimiento del Ferrocarril de Mérida á Calkiní con ramal á Celestún.

III. El decreto de 23 de Febrero de 1881 concedió la construcción de otro ferrocarril entre la ciudad de Campeche y la Villa de Calkiní, pudiendo prolongarlo hasta el pueblo de Lerma.

IV. En 28 de Mayo de 1881 se prorrogaron los plazos de la concesión del Ferrocarril de Mérida á Calkiní.

V. En 13 de Diciembre de 1882 se reformó la misma concesión, adicionando la construcción de un ramal á Ticul; se amplió el plazo para la terminación de la vía y los tramos parciales; se expresaron la facultad y condiciones para emitir acciones, bonos y obligaciones, y para constituir hipotecas; se designó el tipo de subvención del ramal á Ticul; se modificó la estipulación relativa á la garantía otorgada por la Empresa; se prescribieron las penas aplicables en el caso de caducidad; se establecieron las reglas para la reversión; se fijaron las tarifas para el trasporte del carbón de piedra, y las franquicias concedidas á los colonos é inmigrantes.

VI. En 1º de Julio de 1886 se reformó de nuevo la concesión expresada, limitando la franquicia de libre importación de efectos y otorgando una compensación basada en el abono de cierta cantidad proporcional al número de kilómetros en explotación, sobre los derechos de importación que se causaren;

se modificó la tarifa de pasajes; se suprimió el ramal á Ticul; se ampliaron los plazos para la construcción de la vía, y se señaló el tipo de la subvencion.

VII. En 16 de Abril de 1888 se modificó la repetida concesión, autorizando á la Empresa para construir dos ramales: uno á Hunucmá y otro á Abalá y Muna.

VIII. Los dos ferrocarriles concedidos, según se ha expresado, se consolidaron en una sola concesión, contenida en la ley de 5 de Octubre de 1889, siendo las líneas concedidas de Mérida á Campeche con dos ramales: uno á Hunucmá y otro á Abalá y Muna, quedando vigentes las concesiones y obligaciones estipuladas en los decretos anteriores.

IX. Se reformó esta nueva concesión en 26 de Marzo de 1892 ampliando los plazos para la construcción, y estableciendo el derecho del Gobierno para poner hilos telegráficos en los postes de la Empresa.

X. El decreto de 29 de Diciembre de 1893 señaló el número limitado de kilómetros que debe construir anualmente la Empresa.

La subvención acordada á esta Empresa en la ley de concesión fué de seis mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

NÚMERO 34.

## Ferrocarril de Campeche á Lerma.

Esta línea de ferrocarril que fué concedida á la Empresa del de Campeche á Calkiní por el decreto de 23 de Febrero de 1881, no quedó comprendida en la consolidación de los ferrocarriles de Mérida á Calkiní y de Campeche á Calkiní, de que se ha hecho mérito, y ha quedado, por consecuencia, como concesión separada, rigiéndose por la citada ley de 23 de Febrero de 1881.

La subvención correspondiente á esta línea fué de seis mil pesos por kilómetro en efectivo.

NÚMERO 35.

# Ferrocarril de Toluca á Ixtapa del Oro.

I. Por decreto de 27 de Noviembre de 1880 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Amat, para la construcción de un ferrocarril entre Toluca é Ixtapa del Oro.

II. En 11 de Noviembre de 1881 se declaró á qué bases debería quedar sujeto el contrato en lo relativo á la organización de la Compañía.

No tuvo efecto esta concesión.

## Ferrocarril de la Mesa Central.

III. El decreto de 13 de Octubre de 1882 aprobó el contrato celebrado con el C. José M. Amat para la construcción de un ferrocarril de México á Zihuatanejo.

IV. En 26 de Mayo de 1886 se declaró la caducidad de esta concesión.

V. En 28 de Junio del mismo año se traspasó la concesión del ferrocarril de la Mesa Central al Sr. Augusto Verger.

VI. En 5 de Julio de 1886 se autorizó el contrato con el Sr. Augusto Verger, modificando el trayecto que sería de México á un puerto del Pacífico entre Manzanillo y Acapulco, pasando por Cuernavaca y Puente de Ixtla.

VII. En 30 de Enero de 1882 se modificó el contrato anterior, reformando el art. 2º

VIII. Nueva reforma se aprobó en 3 de Junio de 1889, prorrogando los plazos de la concesión.

Este ferrocarril se otorgó sin subvención.

NÚMERO 36.

## Ferrocarril de Mérida á Valladolid.

I. La ley de 15 de Diciembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Mérida y la de Valladolid pasando por Tixkokob, Motul é Izamal. La subvención acordada á este ferrocarril fué de seis mil pesos por kilómetro, en efectivo.

II. El decreto de 4 de Junio concedió la construcción de la línea de Progreso á Conkal, ligándose con la anterior.

III. Por decreto de 15 de Diciembre de 1883 se concedió la consolidación de las expresadas concesiones, haciéndose varias modificaciones á la concesión: ampliando los plazos; haciendo extensiva la garantía á la línea de Progreso; modificando convenientemente las estipulaciones relativas á la emisión de bonos, acciones y obligaciones y á la constitución de hipotecas; expresando las reglas para el abono de tiempo en los casos de fuerza mayor; aclarando las penas para los casos de caducidad; fijando las reglas para la reversión; declarando que el Gobierno tiene derecho para colocar hilos telegráficos en los postes de la Empresa; señalando tarifa para el carbón de piedra, y haciendo extensivas á los colonos é inmigrantes las rebajas otorgadas á los empleados federales.

IV. En 1º de Abril de 1886 se reformó la concesión, limitando la franquicia para la libre importación de efectos, concediendo á la Empresa una compensación consistente en el abono de una cantidad proporcional al número de kilómetros que tuviese en explotación, en el monto de los derechos que causaren los efectos no exceptuados de pago, y prorrogando de nuevo los plazos.

V. En 18 de Junio de 1888 se modificó el trayecto de la vía, quedando así: de Mérida á Valladolid, pasando por Tixkokob, Motul, Temax y Cenotillo, con un ramal al puerto de Progreso, pudiendo asimismo construirse otro ramal á Tizimín, pasando por Espita; también se ampliaron nuevamente los plazos.

VI. El decreto de 18 de Marzo de 1892 amplió de nuevo los plazos de la concesión, señalando el número de kilómetros que la Empresa debería cons-

truir anualmente; determinó que la correspondencia sería conducida por este ferrocarril, conforme á lo dispuesto en el Código Postal; se concedió la ampliación de las tarifas de pasajes, y se determinó con qué condiciones se nombraría un delegado del Gobierno en lugar del representante que debería tener en la Junta Directiva.

VII. En 21 de Marzo de 1894 se decretó la aprobación del contrato que reformó algunos artículos de la concesión.

NÚMERO 37.

## Ferrocarril del Río Yaqui al Morrito.

I. Por decreto de 15 de Diciembre de 1880 se otorgó al Sr. Roberto Symon la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 16 de Diciembre de 1881 se decretó la prórroga de los plazos señalados en la concesión citada.

III. Con fecha 18 de Agosto de 1884 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 38.

## Ferrocarril de la Compañía á Tlalmanalco,
### Chalco y Amecameca.

I. La ley de 3 de Febrero de 1881 concedió autorización para construir un ferrocarril entre la estación de la Compañía del Ferrocarril de Morelos y la Villa de Tlalmanalco.

II. El decreto de 22 de Abril de 1882 autorizó la prolongación de la línea de la estación de la Compañía á Chalco.

III. En 18 de Diciembre de 1882 se fijó la fecha en que debería quedar terminado el ferrocarril, y se estipuló la franquicia de que gozarían los colonos é inmigrantes en su trasporte por el ferrocarril.

IV. En 14 de Mayo de 1883, se prorrogó el plazo para la terminación de la línea.

V. El decreto de 31 de Marzo de 1886 reformó algunos puntos de la concesión, de la manera siguiente: autorizando la prolongación de la línea hasta Amecameca; señalando plazo para terminar la prolongación; fijando los efectos que gozan de la franquicia de libre importación, y expresando las reglas que deben observarse para la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor.

VI. En 23 de Febrero de 1888 se dió nueva prórroga á los plazos.

La subvención acordada á esta Empresa fué de seis mil pesos por kilómetro en la línea de la Compañía á Tlalmanalco, y de cinco mil pesos también por kilómetro en la prolongación á Chalco y Amecameca, ambas pagaderas en efectivo.

NÚMERO 39.

## Ferrocarril para Buques.

I. La concesión de este ferrocarril se otorgó por medio de la ley de 28 de Mayo de 1881.

II. La ley de 15 de Diciembre de 1885, reformó el contrato anterior refundiendo en él las modificaciones con que se aprobó por el Congreso de la Unión, é introduciendo nuevas adiciones y modificaciones.

NÚMERO 40.

## Ferrocarril Internacional Mexicano.

I. La ley de 7 de Junio de 1881 otorgó la concesión para construir un ferrocarril desde la Ciudad de México hasta el Río Bravo del Norte, terminando en algún punto comprendido en un espacio de veinticinco leguas entre Piedras Negras y Laredo, ó á igual distancia desde Piedras Negras y Paso del Norte, pudiendo construir otra línea desde un punto de la línea principal hasta algún punto situado en la costa del Golfo de México, en la parte comprendida entre los puertos de Matamoros y Tampico, y también otra línea hasta el mar Pacífico, en un punto entre Mazatlán y Zihuatanejo.

II. En 8 de Diciembre de 1881 se aprobó el convenio de 4 de Noviembre del mismo año, por el que se reformaron varios artículos de la concesión, añadiendo la facultad de construir ramales sin que excediese de 160 kilómetros ninguno de ellos; ampliando los plazos, estipulándose la habilitación de puertos de altura en los extremos marítimos de las líneas, y el establecimiento de una aduana en la extremidad fronteriza; estableciendo la exención de contribuciones para el ferrocarril y sus dependencias, así como para los capitales empleados en el mismo; pactando que fueren extensivas á esta Empresa las concesiones más favorables que en lo futuro hiciere el Gobierno á otras no subvencionadas; y obligándose el mismo Gobierno á no conceder subvención á ninguna otra línea de ferrocarril que se estableciera dentro de veinte leguas á cada lado de las concedidas por dicho decreto.

III. En 21 de Abril de 1882 se aceptaron las correcciones que fueron convenientes en los decretos expresados, en virtud de algunas equivocaciones de que adolecían.

IV. Por decreto de 22 de Agosto de 1888 se introdujeron nuevas reformas en la concesión, autorizando que pudiese tener la Empresa trayecto común con otras; rectificando uno de los casos de caducidad; rectificando igualmente los tramos de vía que deberían construirse en cada período y estableciendo

pena para el caso de no construirlos; ampliando el plazo para la terminación de la línea principal; otorgando que la Compañía podía hacer traspaso ó arrendamiento de todas ó algunas de las líneas construídas con determinadas condiciones; adicionando la cláusula relativa al derecho del Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa.

V. El decreto de 29 de Diciembre de 1892 reformó las estipulaciones relativas á la libre importación de efectos, limitando ésta y estableciendo una compensación basada en el abono de cierta cantidad, en los derechos causados por los efectos no libres de ellos, en proporción del número de kilómetros que tuviese en explotación la Compañía.

NÚMERO 41.

## Ferrocarril de Tejas á Topolobampo y el Pacífico.

I. Por decreto de 13 de Junio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Francisco M. Prida é Ignacio Pombo, para la construcción de un Ferrocarril de Piedras Negras á Topolobampo, con ramales á Álamos, Mazatlán y Presidio del Norte.

II. Por decreto de 5 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. John H. Rice y Albert K. Owen, reformando algunos artículos de la concesión de 13 de Junio de 1881.

III. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con los Sres. John H. Rice y Abert K. Owen, reformando algunos artículos de las concesiones relativas fechas 13 de Junio de 1881 y Diciembre 5 de 1882.

IV. En 16 de Julio de 1888, se celebró un contrato con el Sr. Eduardo S. Herrera, representante del Sr. Albert K. Owen, reformando la concesión de 13 de Junio de 1881 y sus relativas.

V. En 10 de Octubre de 1889 se celebró un contrato con el Sr. F. Alfaro, para la construcción de un Ferrocarril de Mazatlán á Camargo.

VI. En 24 de Diciembre del mismo año se declaró la caducidad de la concesión del Ferrocarril de Tejas, Topolobampo y el Pacífico.

VII. En 2 de Junio del año de 1890 se celebró un contrato con el Sr. Albert K. Owen, reformando la concesión del Ferrocarril de Mazatlán á Camargo que adquirió dicho señor por traspaso.

VIII. En 9 de Noviembre de 1891 se declaró la caducidad de la concesión de 10 de Octubre de 1889, reformada en 2 de Junio de 1890.

IX. Por decreto de 6 de Junio de 1892 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Albert K. Owen, para la construcción de un Ferrocarril de Topolobampo á Presidio del Norte.

X. Por decreto de 28 de Julio de 1894, se aprobó otro contrato celebrado con el citado Sr. Owen, reformando la concesión del Ferrocarril de Topolobampo.

Por este decreto se concedió á la Empresa un auxilio de tres mil pesos por kilómetro, en vales de tierras, sin interés, emitidos por valor de $ 1,000 cada uno.

NÚMERO 42.

## Ferrocarril á lo largo de la Costa del Pacífico.

I. Por decreto de 22 de Junio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Frisbie, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la Frontera del Norte frente al Fuerte de Yuma, se dirigiera hacia el Sur.

II. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó otro contrato celebrado con el mismo Sr. Frisbie, como agente y en representación de las Compañías de los Ferrocarriles de Yuma, Puerto Isabel y Guaymas y Ferrocarril Mexicano del Pacífico, modificando la concesión anterior.

III. En 31 de Diciembre de 1883 se declaró la caducidad de la concesión de 22 de Junio de 1881, otorgada al Sr. Juan B. Frisbie.

NÚMERO 43.

## Ferrocarril de Nautla á San Marcos.

I. La ley de 25 de Junio de 1881 autorizó la construcción de un Ferrocarril de la Barra de Nautla á la estación de San Marcos.

II. El decreto de 20 de Diciembre de 1889 concedió la construcción de un Ferrocarril de Villa de Libres á Teziutlán, pasando por Santa Lugarda, Coyuaco, Zacapoaxtla y Tlatlauqui.

III. Esta concesión se modificó por la ley de 8 de Junio de 1890 consolidándola con la anterior, y quedando en consecuencia el trayecto del modo siguiente:

De San Marcos á la Barra de Nautla pasando por Teziutlán, con un ramal á Zacapoaxtla y con facultad de construir otro de Teziutlán á Perote, éste sin subvención.

La subvención acordada, con la salvedad que se ha indicado, es de $6,000 por kilómetro.

IV. En 7 de Septiembre de 1893 se decretó la ampliación y determinación de los plazos fijos obligatorios para la Empresa, y se modificó la cláusula relativa á la subvención, la cual debe pagarse en bonos emitidos á la par, con interés de 5 por 100 anual.

NÚMERO 44.

## Ferrocarril de un punto entre Nautla y Tampico
### ú otro entre Chacauha y Maruata.

I. Por decreto de 12 de Julio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Payno, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 20 de Noviembre de 1883 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 45.

## Ferrocarril de Alamos á Yavaros.

Con fecha 20 de Julio de 1881 se decretó la aprobación del contrato relativo á la construcción del citado ferrocarril, celebrado con el C. Carlos R. Ortiz, como representante del Gobierno del Estado de Sonora.

No tuvo efecto esta concesión.

NUMERO 46.

## Ferrocarril de Puebla á Tlaxiaco.

I. Por decreto de 3 de Agosto de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Romero Rubio y José Revuelta, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Francisco Arteaga, como representante de la Compañía Carbonífera Mexicana, reformando algunos artículos de la concesión de 3 de Agosto de 1881.

III. En 24 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de la concesión de 3 de Agosto de 1881, reformada en 3 de Julio de 1886.

NÚMERO 47.

## Ferrocarril de San Juan Bautista

**á Minatitlán ó Coatzacoalcos, y ramales á Teapa y Pichucalco.**

I. En 8 de Agosto de 1881 se celebró un contrato con los Sres. Manuel Romero Rubio, Simón Sarlat y Francisco Maldonado, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 13 de Mayo de 1883 se celebró otro contrato con los mismos Sres. Romero Rubio, Sarlat y Maldonado, reformando y adicionando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión de 8 de Agosto de 1881.

NÚMERO 48.

## Ferrocarril de la Huasteca.

I. Por decreto de 26 de Agosto de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Tomás Horncastle, Daniel M. Donnelly, y Andrés Santander,

para la construcción de una vía férrea de México á Tantojón con ramales de Huejutla á Túxpam á Zacualtipán y de Pachuca á Tulancingo.

II. En 9 de Agosto de 1882 se aprobó el contrato por el cual se reformó el de 26 de Agosto de 1881.

Las reformas que se hicieron con posterioridad, quedaron pendientes de la aprobación del Congreso.

NÚMERO 49.

## Ferrocarril de S. Juan Bautista al Paso del Carrizal.

I. En 17 de Septiembre de 1881 se concedió la construcción de un ferrocarril de la Villa de Pichucalco al Paso de Cosahuyapa y á Ixtacomitán.

II. En 30 de Diciembre del mismo año se reformó la concesión, autorizando á la Empresa para sustituir el telégrafo por el teléfono; para fijar su domicilio en San Juan Bautista, y para modificar la dirección de la línea á Ixtacomitán, llevándola con dirección de Pichucalco hacia Tabasco.

III. El decreto de 31 de Mayo de 1884 reformó nuevamente la concesión en el sentido de que la línea fuera de San Juan Bautista al Paso de Tamulté por Atasta, con facultad de construir un ramal al Paso de Tierra Colorada ó de Espejo; de que se modificara la subvención, limitándola á la cantidad de $3,000 por kilómetro en efectivo; de que se tomasen en consideración los casos fortuitos ó de fuerza mayor, y de que los plazos quedaban ampliados. Se adicionó, además, la cláusula relativa á las franquicias de que habían de gozar los colonos é inmigrantes.

IV. En 10 de Abril de 1886 volvió á reformarse la concesión en lo que se refiere á la franquicia de libre importación de efectos, á la modificación relativa á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor, y á una nueva ampliación de plazos.

V. En 15 de Febrero de 1888 se ampliaron de nuevo los plazos.

VI. El decreto de 11 de Diciembre de 1890 autorizó la modificación de la concesión, en el sentido de que el trayecto de la línea fuera de San Juan Bautista al Paso del Carrizal, por Atasta, con un ramal al camino de Tamulté, prorrogándose nuevamente los plazos.

NÚMERO 50.

## Ferrocarril de San Andrés Chalchicomula.

Esta concesión fué otorgada por ley de 20 de Septiembre de 1881 para unir la estación del Ferrocarril Mexicano "San Andrés" con la población de San Andrés Chalchicomula.

Esta concesión se otorgó con una subvención de $ 3,500 en efectivo por cada kilómetro construído y aprobado.

NÚMERO 51.

## Ferrocarril de Orizaba al Ingenio.

En 22 de Septiembre de 1881 se concedió la autorización para construir un ferrocarril, sin subvención, de Orizaba al pueblo del Ingenio.

NÚMERO 52.

## Ferrocarril de la Baja California y Sonora.

I. Por decreto de 12 de Diciembre de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Ignacio Alas y Tomás Rogers, para la construcción de un ferrocarril de Tijuana por Punta Isabel á Sonora. En 26 de Marzo de 1884 se traspasó al Sr. J. T. Cuellar la concesión anterior, y

II. En 23 de Agosto de 1886 se declaró caduca la mencionada concesión.

NÚMERO 53.

## Ferrocarril Tamaulipeco Internacional.

I. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Héctor de Castro para la construcción de un ferrocarril de San Fernando al puerto de Tampico.

II. En 3 de Junio de 1883 se aprobó el contrato con el Sr. Pompeyo Moneta, en representación del Sr. José Telfner, sucesor del Sr. Héctor de Castro, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 6 de Julio de 1885 se declaró la caducidad de la mencionada concesión.

NÚMERO 54.

## Ferrocarril de San Benito á Tapachula.

I. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Eduardo C. Wise para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo hasta entroncar con el Meridional Mexicano, declarándose caduco el 15 de Marzo de 1883.

II. La ley de 21 de Mayo del mismo año, concedió la construcción de un ferrocarril entre el puerto de San Benito y el pueblo de Tapachula, con facultad de prolongar esta vía hasta un punto del Ferrocarril Meridional por una

parte, hasta la Frontera de Guatemala por otra, é igualmente hasta entroncar con el Ferrocarril de Tehuantepec.

III. En 3 de Julio de 1886 se decretó la modificación de la concesión, ampliando los plazos obligatorios para la Empresa, y fijando término para el goce de la franquicia de exención de derechos.

IV. En 16 de Junio de 1888 se prorrogaron nuevamente los plazos.

V. En 22 de Mayo de 1890 se refrendaron.

VI. En 15 de Marzo de 1893 se rescindió el contrato relativo al ferrocarril expresado de común acuerdo entre el Ejecutivo y la Empresa.

NÚMERO 55.

## Ferrocarril de Puerto Isabel

### hacia la Frontera.

I. Por decreto de 24 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Guillermo Andrade para construir dicho ferrocarril, pudiendo comunicarlo con alguno de los que se dirigen á San Francisco California en los Estados Unidos.

II. En 19 de Diciembre del mismo año se reformó la expresada concesión.

III. Con fecha 20 de Agosto de 1885 se declaró la caducidad de la referida concesión.

NÚMERO 56.

## Ferrocarril de la Compañía Canalizadora

### Occidental.

Por decreto de 13 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Remedios Meza, para la apertura de un canal entre Mazatlán y Santiago Ixcuintla, y para la construcción de líneas de ferrocarril en conexión con dicho canal entre el Rosario y un punto del río del mismo nombre, y entre la presa del río de Santiago Ixcuintla y Tepic.

No tuvo efecto esta concesión, quedando pendiente la declaración de caducidad en que incurrió la Empresa.

NÚMERO 57.

## Ferrocarril del Río Candelaria.

I. Por decreto de 30 de Mayo de 1882 se aprobó un contrato para la construcción de un ferrocarril de Salto del Burro á Salto Grande.

II. Se declaró caduco en 19 de Febrero de 1885.

NÚMERO 58.

## Ferrocarril de S. Luis Potosí
### á un punto de la línea del Ferrocarril Central.

I. El decreto de 30 de Mayo de 1882 aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Bermúdez, como apoderado del Gobierno de San Luis Potosí, para la construcción del ferrocarril expresado. En 19 de Junio del mismo año se traspasó la concesión al C. Sebastián Camacho.

II. Con fecha 21 de Agosto de 1886 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 59.

## Ferrocarril de Pénjamo á San Felipe.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Ramón Fernández, representante del Gobierno del Estado de Guanajuato, para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 11 de Abril de 1883 se celebró otro contrato con el mismo señor, reformando los arts. 1º y 2º de la concesión anterior.

III. Se declaró caduca en 25 de Agosto de 1886.

NÚMERO 60.

## Ferrocarril de México á Zihuatanejo y ramal para San Blas.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Jesús Díaz de León, para la construcción de dicho ferrocarril que debía pasar por Ixtlahuaca, Villa del Valle, Zitácuaro, Tacámbaro, Huetamo y Ario, para terminar en un punto del río de las Balsas ó en Zihuatanejo.

II. En 4 de Diciembre del mismo año se declaró la caducidad de dicha concesión.

## Ferrocarril de México á Zihuatanejo ó Zacatula.

III. Con fecha 31 de Mayo de 1890 se otorgó la concesión relativa á dicho ferrocarril, el cual debería pasar por Toluca, Temascaltepec, Cutzamalá, Coyuca y Coahuayutla.

IV. Por decreto de 31 de Mayo de 1892 se revalidó esta concesión, modificándola y adicionándola.

V. En 13 de Septiembre de 1893 se decretó la reforma de las estipulaciones relativas á los plazos para la presentación de los planos y para la ejecución de las obras.

VI. En 20 de Diciembre de 1894 se rescindió, de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, la concesión relativa á dicho ferrocarril.

NÚMERO 61.

## Ferrocarril de Polotitlán á Aculco.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Rodolfo Fink para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo á las poblaciones del Jazmín y Lago de Arroyozarco.

II. Se declaró caduco en 18 de Febrero de 1885.

NÚMERO 62.

## Ferrocarril de Camarón á Huatusco.

I. Por decreto de 25 de Noviembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Sierra Méndez, como representante del Gobierno del Estado de Veracruz, para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 12 de Mayo de 1883 se celebró otro contrato con el Sr. Ramón Rodríguez Rivera, como representante del referido Estado de Veracruz, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 8 de Mayo de 1884 se declaró caduca la concesión primitiva.

NÚMERO 63.

## Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala.

I. La ley de 11 de Diciembre de 1882 autorizó la construcción de un ferrocarril entre la estación de Santa Ana Chiautempan, la población del mismo nombre, San Pablo Apetatitla y la ciudad de Tlaxcala, pudiendo ir á San Martín Texmelucan.

La subvención asignada á la Empresa fué de $ 3,500 por cada kilómetro construído, los cuales se pagarían en efectivo.

NÚMERO 64.

## Ferrocarril de San Andrés Tuxtla

### á Santecomapan.

I. Por decreto de 14 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Gral. Pedro Baranda y Coronel Miguel García Miravete para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 19 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 65.

## Ferrocarril de Valladolid á San Celso.

I. Por decreto de 14 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Juan Peón Contreras para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 28 del mismo mes del año de 1883 se declaró caduca la anterior concesión.

NÚMERO 66.

## Ferrocarril de Pátzcuaro

### á un punto de la línea del Ferrocarril Central.

I. Con fecha 13 de Abril de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ramón Fernández, en representación del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción del ferrocarril mencionado.

II. En 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 67.

## Ferrocarril de Cárdenas al Río Grijalva.

Por decreto de 12 de Mayo de 1883 se autorizó al C. Federico Méndez Rivas, como representante del C. Policarpo Valenzuela, para construir un ferrocarril que, partiendo de Villa de Cárdenas llegara al paso del río Grijalva, con una subvención de $ 4,500 por kilómetro, en efectivo, cuyo ferrocarril fué terminado.

NÚMERO 68.

## Ferrocarril de Zacatecas á la Frontera.

I. En 19 de Mayo de 1883 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. W. Franklin y Eduardo P. Many, para la construcción de dicho ferrocarril.

II. Con fecha 10 de Julio de 1885 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 69.

## Ferrocarril de Toluca á S. Juan de las Huertas.

Por decreto de 25 de Mayo de 1883 se autorizó la construcción de un ferrocarril al C. Agustín del Río.

La subvención acordada fué de $ 3,500 por kilómetro, pagadero en efectivo, habiendo sido traspasada esta concesión á los Sres. Henkel.

I. En Junio 4 de 1886 se reformó esta concesión con el Sr. Sebastián Camacho, representante de la Empresa, prorrogando los plazos para la terminación de este ferrocarril.

II. En Julio 12 de 1888 se concedió nueva prórroga.

III. En Diciembre 6 de 1889 se celebró otro contrato con los Sres. Viuda de Henkel é hijos, concediendo la última prórroga de un año para la terminación del citado ferrocarril.

NÚMERO 70.

## Ferrocarril de Apizaco á Huauchinango.

I. El contrato relativo á la construcción del ferrocarril expresado, se aprobó por decreto de 9 de Junio de 1883.

II. En 13 de Noviembre de 1884 se revalidó la concesión anterior, introduciendo en ella algunas modificaciones.

III. Con fecha 22 de Agosto de 1886 se declaró caduca la expresada concesión.

NÚMERO 71.

## Ferrocarril de Potrero al Cedral.

I. Por ley de 11 de Junio de 1883 se autorizó la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 3 de Junio de 1884 se reformó el art. 12 de la concesión, relativo á

las circunstancias de la vía en cuanto á radios de curvatura, peso de los rieles, pendientes y anchura de la vía.

III. Con fecha 16 de Agosto de 1886 se declaró caduca la expresada concesión.

IV. Por decreto de 29 de Octubre de 1886 se traspasó la concesión al C. Pedro Díez Gutiérrez en los mismos términos en que se había otorgado por las leyes citadas, con excepción de los plazos que se comenzaron á contar de nuevo, y debiendo establecerse nuevo depósito para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones acordadas.

## Ferrocarril de Vanegas al Cedral,

### Matehuala y Río Verde.

V. En 4 de Junio de 1888 se modificó la expresada concesión en el sentido de que, la vía pudiera prolongarse hasta Matehuala y Vanegas, uniendo por medio de un ramal la ciudad de Catorce á Carretas; de que la terminación de la vía sería en el nuevo plazo que se impuso; y de que las condiciones de la vía serían las que se habían fijado, con excepción del caso en que por la naturaleza del terreno debieran hacerse tramos de vía en plano inclinado, fijándose entonces las condiciones convenientes.

VI. Por decreto de 11 de Agosto de 1888 se autorizó la sustitución de la garantía por hipoteca de la vía en los 4 kilómetros primeros de la vía construída.

VII. Con fecha 28 del mismo se concedió que la vía pudiera prolongarse hasta Río Verde.

VIII. En 13 de Mayo de 1890 se prorrogó el plazo para la terminación de la vía.

IX. El decreto de 9 de Septiembre de 1892 determinó los tramos de vía que debería construir la Empresa en cada bienio, y difirió el pago de la subvención que devengase la Empresa. La subvención acordada á esta Empresa fué de cinco mil quinientos pesos por kilómetro, en efectivo, y según queda dicho, el pago se diferirá por cuatro años después de terminado el tramo á que corresponda, debiendo entregar la Empresa, por lo menos, veinte kilómetros en cada bienio.

X. Con fecha 28 de Agosto de 1894 se revalidaron las condiciones expresadas en lo que antecede, y se dispuso que la vía debería quedar terminada para el 4 de Noviembre de 1901.

### Número 72.

## Ferrocarril en el Estado de Tamaulipas.

I. Por decreto de 27 de Agosto de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Alonso Flores para la construcción de varias líneas de ferrocarril en el Estado de Tamaulipas.

II. En 26 de Noviembre de 1884 se aprobó el contrato que reformó la concesión expresada.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 73.

## Ferrocarril de los Muelles del Puerto de Veracruz.

I. Con fecha 28 de Agosto de 1883 se celebró un contrato con el C. Lic. José Gómez para el establecimiento de ferrocarriles sobre los muelles que fuera construyendo la Empresa de las obras del Puerto de Veracruz.

II. En 27 de Diciembre de 1893 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 74.

## Ferrocarril de Mazatlán al Rosario.

I. Con fecha 30 de Agosto de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Guillermo Carbó para la construcción del expresado ferrocarril.

II. En 3 de Julio de 1886 se aprobó el contrato celebrado con el C. Alberto Sánchez reformando algunos artículos de la concesión.

III. En 28 de Enero de 1888 se reformó de nuevo la expresada concesión.

IV. Con fecha 31 de Agosto del mismo año se modificaron los arts. 19 y 20 de la misma concesión.

V. En 22 de Mayo de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. E. Mac Wood, que había adquirido por traspaso la referida concesión, introduciendo modificaciones en la misma.

VI. Con fecha 26 de Junio de 1891 se declaró caduca la referida concesión.

NÚMERO 75.

## Ferrocarril de S. Andrés Tuxtla al Río de S. Juan.

I. Por contrato de 30 de Noviembre de 1883, celebrado con el Sr. Donaciano Lara, se autorizó la construcción de este ferrocarril.

II. En 24 de Octubre de 1888 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 76.

## Ferrocarril de Campeche á Tixmicuy.

I. El decreto de 14 de Diciembre de 1883 aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Montalvo para la construcción del ferrocarril expresado.

II. Con fecha 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 77.

## Ferrocarril de Celestún á Sotuta.

I. Por decreto de 15 de Diciembre de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Matilde Alcocer para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 23 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 78.

## Ferrocarril de Mérida á Izamal.

I. La ley de 15 de Mayo de 1884 concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Mérida y pasando por Izamal, terminara en Sotuta. La subvención acordada á este ferrocarril fué de seis mil pesos por kilómetro, pagadera en efectivo.

II. El decreto de 10 de Marzo de 1886 modificó la concesión, ampliando los plazos y señalando condiciones para el goce de la franquicia de libre importación de efectos.

III. En 3 de Mayo de 1888 se decretó la modificación del trayecto de la línea, debiendo partir ésta de Mérida y tocar Tixkokob, Seyé, Cuzamá, Huhí y Homúm terminando en Sotuta, con un ramal de Tixkokob á Izamal; y se amplió el plazo para la construcción de la vía.

IV. Por decreto de 3 de Junio de 1890 se autorizó que la línea fuera de Mérida á Izamal, pasando por Tekantó. Se declaró en el mismo decreto la facultad concedida á la Empresa para emitir bonos, acciones y obligaciones y para constituir hipotecas, según las condiciones que se fijaron. Se estipularon también las circunstancias para el caso de la reversión de la línea.

NÚMERO 79.

## Ferrocarril de Zacatecas á Jerez y Villanueva.

I. En 21 de Mayo de 1884 se celebró un contrato con los CC. Eusebio Carrillo, Carlos Castañares y Agustín Barraza, para la construcción de una línea que tocara los puntos expresados.

II. En Julio 3 de 1886 se celebró un nuevo contrato con el C. Gral. Manuel González Cosío, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En Mayo 27 de 1889 se celebró otro contrato con el C. Gral. Manuel González Cosío, reformando la concesión ya antes modificada.

IV. Y por último, en Junio 27 de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 80.

## Ferrocarril de Mérida á Ticul.

I. Por decreto de Junio 3 de 1884 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Rendón Peniche, para la construcción de este ferrocarril.

II. En Agosto 21 de 1886 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 81.

## Ferrocarril de Chihuahua é Hidalgo
### á la Sierra Madre.

I. Por decreto de 13 de Noviembre de 1884 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Carlos Pacheco, para la construcción del ferrocarril mencionado.

II. Por decreto de 26 de Junio de 1886 se aprobó el contrato que reformó dicha concesión, siendo Representante de la Empresa el C. Roberto Santa María.

III. Por decreto de 12 de Noviembre de 1887 se asignó tipo á la subvención, quedando ésta fijada en la cantidad de $8,000 por kilómetro, en efectivo, por ser la vía de 1m45.

IV. El decreto de 6 de Junio de 1888 aprobó el contrato celebrado con los Sres. L. M. Arantave y Luis Huller, quienes habían adquirido la concesión por medio de un traspaso que aprobó el Ejecutivo, cuyo contrato introdujo algunas modificaciones en la concesión.

V. En 1º de Julio de 1889 se reformó de nuevo la expresada concesión.

VI. Con fecha 11 de Diciembre de 1891 se declaró caduca la concesión en lo relativo á la línea de Uruache á Cuiteco.

VII. En 6 de Febrero de 1892 se declaró asimismo caduca la línea de Jiménez á Balleza, con lo que quedó insubsistente la concesión en la parte que no fué construída la línea.

NÚMERO 82.

## Ferrocarril Mexicano del Sur.

I. Por decreto de 21 de Abril de 1886 se autorizó la construcción de un ferrocarril entre Tehuacán y Oaxaca al C. Gral. Luis Mier y Terán, en representación del Gobierno del Estado de Oaxaca.

II. Por decreto de 20 de Enero de 1888 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. José Fenelón para construir un ferrocarril entre la ciudad de Oaxaca y la de Tehuantepec.

III. La concesión de 21 de Abril de 1886 se modificó por ley de 21 de Abril de 1888, de la manera siguiente: se extendió la facultad de construir la línea hasta Tehuantepec por una parte, y por la otra hasta Puebla; el plazo para la construcción se amplió, fijándose los términos para el estudio del trazo y la construcción de la línea; se especificaron las condiciones especiales de la construcción y dimensiones de la vía; se fijó la lista de efectos que podían gozar de la franquicia de libre importación, acordándose una compensación por los efectos que no gozaran de dicha franquicia y que fuesen necesarios para la construcción de la vía; se concedió el derecho de ocupar propiedades nacionales cuando fuere necesario, para la construcción ó explotación del ferrocarril, con la excepción relativa á los caminos públicos; se autorizó la emisión de bonos, acciones y obligaciones, así como la constitución de hipotecas, designando las condiciones que deberían llenar éstas; se concedió que el subsidio ó subvención acordada á la Empresa fuera de un ocho por ciento anual, durante quince años, sobre el valor de la vía construída, calculándose dicho valor en razón del presupuesto que previamente fuese aprobado, y se asignó la forma y manera de verificar dicho pago; se estipularon las condiciones relativas á la explotación de las líneas en todos sus puntos, inclusives los tipos de tarifas y las especialidades de éstas; se fijaron las cláusulas relativas á la constitución y bases de la Compañía sobre domicilio, estatutos y propiedades de la misma; se señalaron los casos de caducidad de la concesión y las penas correspondientes; y se impusieron las condiciones que deberían llenarse en el caso de que se hiciera el traspaso de la concesión.

IV. El decreto de 27 de Mayo de 1889 aprobó las nuevas modificaciones que se hicieron á la concesión, referentes: á los plazos para la construcción del ferrocarril; á las circunstancias de estudio del terreno y formación del presupuesto; á los casos de caducidad y penas correspondientes, y á las garantías que debía otorgar la Compañía. Las modificaciones expresadas fueron estipuladas con los Sres. Read y Campbell, que eran los poseedores de la concesión, en virtud del traspaso hecho á su favor por la primitiva Empresa.

V. En 30 del mismo se introdujeron algunas modificaciones en la concesión.

VI. La ley de 3 de Junio de 1891 sustituyó en todas sus partes á la ley de concesión expresada, modificándose esencialmente ésta en lo relativo al trayecto de la línea, el cual quedó dividido en dos fracciones: una de Puebla á Oaxaca y otra de este punto hasta entroncar con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ó hasta un puerto del Estado de Oaxaca. Las condiciones relativas á cada una de dichas fracciones quedaron igualmente divididas.

VII. El decreto de 16 de Enero de 1892 prorrogó por dos años el plazo para el goce de la franquicia de libre importación de efectos.

VIII. La Empresa celebró en 4 de Mayo de 1892 un contrato con el Gobierno, por conducto de la Secretaría de Hacienda, sobre conversión de la subvención devengada y por devengar, en títulos especiales que se denominarían: "Bonos de subvención del Ferrocarril troncal de Oaxaca." En virtud de dicho contrato, la Empresa percibiría el subsidio en Bonos al 90 por 100 de su valor nominal con interés de 6 por 100 anual.

IX. La concesión de 20 de Enero de 1888, otorgada á D. José Fenelón, se declaró caduca en 6 de Marzo de 1893.

Número 83.

## Ferrocarril de Durango

**á un punto de la línea del Ferrocarril Central.**

I. Por decreto de Mayo 26 de 1886 se aprobó el contrato celebrado con el Gobierno del Estado de Durango, para la construcción de este ferrocarril.

II. Por decreto de Noviembre 1º de 1887 se reformaron los arts. 8º, 9º y 10 de la concesión anterior.

III. Por decreto de Julio 6 de 1889 se volvió á reformar la concesión.

IV. Y en Junio 29 de 1891 se declaró la caducidad de dicha concesión.

Número 84.

## Ferrocarril de Tonalá á Tuxtla Gutiérrez

**y Frontera.**

I. Por decreto de Diciembre 16 de 1886 se aprobó el contrato celebrado con los CC. José Tort y Raffols y José Mora para la construcción de este ferrocarril hasta Frontera.

II. La ley de Mayo 24 de 1888 reformó algunos artículos de la concesión anterior.

III. El decreto de Septiembre 7 de 1889 aprobó el contrato celebrado con el Sr. Guillermo Pritchard, por la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Pacífico, á quien se traspasó la concesión, reformando y adicionando los dos anteriores.

IV. El decreto de Marzo 22 de 1892 autorizó el contrato celebrado con el Sr. Lic. Luis Méndez, representante de la Compañía Limitada del Pacífico, reformando de nuevo la concesión.

V. Y por último, en Mayo 2 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión otorgada á los Sres. José Tort y Raffols y José Mora, que fué traspasada á la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Pacífico.

La Compañía solamente construyó 50 kilómetros á partir de Tonalá.

La subvención otorgada á esta Empresa fué de $ 8,000 por kilómetro, pagadera en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal y ganando un interés de 6 por 100 anual, pagadero por semestres vencidos.

Número 85.

## Ferrocarril de Marqués á Zimapán.

Por decreto de Abril 27 de 1887 se aprobó el contrato celebrado con el C Lic. Joaquín Casasús, como apoderado del Sr. Carlos Eisemann, para la cons-

trucción de este ferrocarril. En Febrero 18 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 86.

## Ferrocarril de la Baja California.

I. La ley de 25 de Mayo de 1887 concedió la construcción de las líneas de ferrocarril siguientes:

1ª De Tijuana por lo largo de la Baja California á la Bahía de los Ángeles, tocando la Bahía de Todos Santos, Trinidad y San Quintín.

2ª De Tijuana á puerto Isabel con un ramal al río Colorado.

3ª De puerto Isabel á entroncar en Magdalena con el ferrocarril de Sonora, pasando por Altar.

4ª De Magdalena á entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano en Ciudad Juárez. Se acordó á esta Empresa un subsidio de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal, ganando un interés de 6 por 100 anual.

II. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se prorrogaron los plazos de la concesión expresada.

III. La ley de 8 de Junio de 1890 modificó la concesión referida de la manera siguiente:

El trayecto de las líneas deberá ser:

1ª De San Quintín á un punto del río Colorado, pasando por el Valle de la Trinidad con un ramal en dirección al Fuerte Yuma.

2ª De la línea anterior, por una parte del Valle de la Trinidad á Tijuana con un ramal á la Ensenada de Todos Santos; y por otra, de San Quintín á la Bahía de los Ángeles.

3ª Del punto del río Colorado donde termine la primera línea á entroncar en Magdalena con el ferrocarril de Sonora, pasando por Altar y con un ramal á puerto Isabel.

4ª De Magdalena á entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano en Ciudad Juárez. Las demás estipulaciones se modificaron en el sentido siguiente: autorizando la emisión de bonos, acciones y obligaciones, así como la constitución de hipotecas con las condiciones que se impusieron; determinando las causas de caducidad de la concesión y las penas consiguientes, y prescribiendo las condiciones de la reversión al término de 99 años.

IV. Por decreto de 30 de Junio de 1894 se modificaron los plazos obligatorios para la Empresa, y se hicieron aclaraciones respecto de la manera y tiempo en que deberá pagarse la subvención de los tramos que vaya construyendo la Empresa, en el sentido de que, la entrega de los bonos de subvención que corresponda por los kilómetros que termine la Compañía dentro de los plazos fijados y á partir de Enero 1º de 1899, se hará por secciones de á diez kilómetros. Los bonos correspondientes á los kilómetros que la Compañía construya antes del 1º de Enero de 1899 se entregarán también por sec-

ciones de diez kilómetros á medida que se haga la construcción; pero de manera que los bonos correspondientes á los primeros 100 kilómetros comiencen á ganar interés desde 1º de Enero de 1889; los de los 100 segundos desde 1º de Enero de 1901, y así sucesivamente los de cada 100 kilómetros desde el 1º de Enero en que principie cada uno de los bienios siguientes. Si resultare una fracción de menos de 100 kilómetros, los bonos correspondientes á esa fracción, comenzarán á ganar interés en el bienio que habría correspondido á los 100 kilómetros, si éstos hubieran sido construídos. Los bonos correspondientes á las dos primeras secciones de á diez kilómetros que hay ya construídos en la línea I se entregarán á la Empresa respectiva, y ganarán interés en los términos señalados en los arts. del 20 al 23 de la concesión.

Número 87.

## Ferrocarriles en los Estados de Sonora,

### Sinaloa y Chihuahua.

I. Por decreto de Noviembre 7 de 1887 se autorizó el contrato celebrado con el C. Agustín R. González, en representación del Sr. Luis Huller, para la construcción de varias líneas.

II. La ley de Mayo 10 de 1888 reformó algunos artículos de la concesión anterior.

III. Por decreto de 30 de Agosto de 1888 se volvió á reformar la concesión.

IV. La ley de Diciembre 6 de 1890 autorizó el nuevo contrato celebrado con el Sr. Tomás Mac Manus, que había adquirido por traspaso la concesión, reformando algunos artículos de ella. La subvención que se otorgó á esta Empresa fué de $6,000 por kilómetro, en bonos al 90 por 100 de su valor nominal, con un interés de 6 por 100 anual.

V. En Octubre 9 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión de 7 de Noviembre de 1887.

VI. Por decreto de Diciembre 18 de 1893 se aprobó nuevo contrato con los Sres. Enrique á Méjía y Alfonso Lancaster Jones para la construcción del mismo ferrocarril.

VII. Y en Julio 7 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

Número 88.

## Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

I. Por decreto de 10 de Noviembre de 1887 se concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Monterrey llegara al puerto de Tampico ó á un punto de la Laguna Madre. Esta concesión se otorgó con subvención de cinco mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal, con interés de 6 por 100 al año.

II. El decreto de 18 de Agosto de 1888 modificó la expresada concesión en lo referente á las condiciones de la vía; á la autorización para que la Empresa pudiera emitir acciones, bonos y obligaciones y constituir hipotecas, y á la subvención otorgada, la cual sería de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos como queda dicho, en el caso de ser la vía de 1m435.

III. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se autorizó la construcción de otra línea de ferrocarril que, partiendo del punto más conveniente entre las estaciones de Baján y el Jaral, del Ferrocarril Internacional Mexicano, llegara á Monterrey, entroncando con el ya citado de Monterrey al Golfo, rigiéndose esta nueva concesión por las mismas estipulaciones de la anterior.

IV. En 28 de Septiembre del mismo año se decretó la aprobación del contrato en que se consolidaron en una sola las dos concesiones citadas.

NÚMERO 89.

## Ferrocarril de Tecolutla á Espinal.

I. El decreto de Diciembre 10 de 1887 autorizó el contrato celebrado con el C. Alberto Sánchez para la construcción de este ferrocarril en el cantón de Papantla del Estado de Veracruz. La subvención otorgada fué de $ 4,500 por kilómetro.

II. La ley de Enero 20 de 1892 reformó la concesión en el sentido de que la subvención fuera de $ 6,000 por kilómetro.

III. El decreto de Enero 25 de 1894 reformó de nuevo la concesión.

IV. El decreto de Julio 25 de 1894 reformó otra vez la concesión en el sentido de que, la subvención fuera de $ 6,000 por kilómetro, según la ley de 20 de Enero de 1892; pero que aun cuando la Empresa construyera mayor número de kilómetros que los estipulados, el Gobierno sólo estaría obligado á entregar los bonos de subvención á la par con interés de 6 por 100 anual que correspondiera por diez kilómetros en la 1ª liquidación que se practicara, diez en la segunda y treinta en cada una de las siguientes.

NÚMERO 90.

## Ferrocarril de Sierra Mojada al Internacional.

I. La ley de 17 de Marzo de 1888 autorizó el contrato celebrado con el C. Enrique Baz para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Agosto 24 de 1888 reformó dicha concesión.

## Ferrocarril de Sierra Mojada al Central.

III. El decreto de Marzo 19 de 1888 autorizó el contrato celebrado con el C. Enrique Baz para la construcción de este ferrocarril.

IV. El decreto de Agosto 24 de 1888 reformó esa concesión.

V. Y por decreto de Junio 9 de 1891 se refundieron ambas concesiones, bajo la denominación de *Ferrocarril de Lampazos á Jiménez por Sierra Mojada.*

La subvención otorgada á esta Empresa es de $8,000 por kilómetro en bonos al 90 por 100 con interés de 6 por 100 anual, en el concepto de que ninguno de los ramales de que habla el art. 1º tendrá subvención; pero el de Hermanas á los terrenos carboníferos del Carrizo y Mota del Cura ó hasta la villa de Múzquiz, tendrá una prima de $ 1,000 por kilómetro, en efectivo, siempre que se termine dicho ramal á los cuatro meses después de concluída la línea principal de Lampazos á Jiménez.

NÚMERO 91.

## Ferrocarril de Zamora á Zihuatanejo.

I. Por decreto de Abril 16 de 1888 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. José Vicente Villada y Cª, para la construcción de este ferrocarril.

II. Por decreto de Julio 19 de 1888 se aprobó nuevo contrato con los mismos señores, reformando la concesión anterior.

III. El decreto de Junio 2 de 1890 amplió los plazos estipulados en la concesión para construir dicho ferrocarril.

IV. Y en Junio 29 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 92.

## Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec.

I. Por ley de 19 de Mayo de 1888 se concedió á los Sres. Agustín Cerdán y Fernando Zetina, permiso para construir un ferrocarril de Córdoba á un punto entre las márgenes del Río Tonto ó el Papaloapan, pasando por Cuichapa y la Cañada de Motzorongo. Este contrato fué traspasado al Gral. Carlos Pacheco.

II. En 9 de Junio de 1894 se declaró caduca la concesión anterior, en lo relativo á la línea no construída, quedando subsistente en lo que se refiere á la línea terminada. La subvención otorgada á esta Empresa fué de $8,000 en efectivo.

NÚMERO 93.

## Ferrocarril de Pachuca á Tampico.

I. La ley de 5 de Junio de 1888 concedió al Sr. León Baldy la construcción de un ferrocarril entre Pachuca y Tampico, pasando por el Real del Monte, Regla, Alcholoya, Apulco y Zacualtipan, con facultad de construir dos ramales para ligar Tulancingo y las Minas de carbón de piedra de Tehuitzila, cuyo

contrato fué traspasado en favor del Sr. Ricardo Honey. La subvención de este ferrocarril fué como sigue: Por las líneas de 1 metro 435 milímetros, $8,000 por kilómetro; por las de 0 metros 914 milímetros, $6,000 por kilómetro, y las de 0 metros 750 milímetros, $4,500 por kilómetro; todas pagaderas en bonos á la par con interés de 6 por 100 anual.

II. El decreto de 14 de Agosto de 1889 aprobó el contrato que modificó la ley anterior, en el sentido de que la línea fuera de Pachuca á Tampico, pasando por Apulco y Zacualtipán, con facultad de ligar la ciudad de Tulancingo, y con facultad asimismo de construir ramales á las ferrerías de la Trinidad, San Miguel, Encarnación y Guadalupe, no gozando subvención el exceso sobre 200 kilómetros en conjunto de los expresados ramales.

III. Por decreto de 1º de Diciembre de 1890 se modificó nuevamente la concesión, dejando en libertad á la Empresa para construir ramales, siempre con la condición expresada respecto del monto de la subvención relativa á dichos ramales; imponiendo las condiciones sobre construcción y sistema de tracción; relacionando el tipo de la subvención con la anchura que podría darse á la vía, cuya subvención debería pagarse por medio de bonos á la par con interés de 6 por 100 anual y prescribiendo las condiciones y tarifas para la explotación.

IV. En 20 de Febrero de 1893 se modificó, según decreto de la misma fecha, la ley de concesión, ampliando los plazos forzosos y disponiéndose que los réditos de los bonos comenzarían á contarse después de seis años de la fecha de la correspondiente liquidación de cada tramo aprobado.

NÚMERO 94.

## Ferrocarril de Michoacán y Pacífico

**(Maravatío á Iguala).**

I. Con fecha 16 de Agosto de 1888 se expidió la ley por la cual se autorizó al C. Sebastián Camacho la construcción de un ferrocarril entre Maravatío é Iguala, pasando por Zitácuaro, Temascaltepec, Sultepec, Zacualpan y Tasco.

II. Por decreto de 6 de Mayo de 1890 se adicionó la expresada concesión, autorizando un aumento de un centavo por tonelada y por kilómetro en las tarifas de fletes, debiendo durar esta franquicia durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de las líneas.

III. La ley de 14 de Agosto de 1893 autorizó las modificaciones hechas á la ley de concesión, especialmente en lo relativo al trayecto, que debía ser de Maravatío á Zitácuaro, pasando por Ocampo, con facultad de prolongar la vía hasta Cuernavaca, y con un ramal al mineral de Angangueo. Desde la primera concesión se estipuló que el pago de la subvención sería la mitad en efectivo y la mitad en bonos.

NÚMERO 95.

## Ferrocarril del Nordeste.

I. La ley relativa á este ferrocarril fué expedida con fecha 28 de Agosto de 1888. Por dicha ley se concedió al C. Gabriel Mancera la construcción de un ferrocarril de México á Tizayuca ú otro punto de la línea del ferrocarril de San Agustín á Teoloyucan. La subvención de que gozaría la Empresa fué de $6,000 por kilómetro, en efectivo.

NÚMERO 96.

## Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.

I. Por decreto de 30 de Agosto de 1888 se autorizó al Sr. José Domenek la construcción de un ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago, pudiendo extenderse hasta el Jaral. La subvención de que disfrutaría la Empresa sería de $8,000 por kilómetro en efectivo.

II. El decreto de 25 de Marzo de 1892 reformó la concesión anterior, autorizando la prolongación de dicha vía hasta ligarla en Morelia con el Ferrocarril Nacional Mexicano; estipulando la conducción gratuita de la correspondencia y señalando los plazos obligatorios para la nueva concesión.

NÚMERO 97.

## Ferrocarril de Monte Alto.

I. La concesión de este ferrocarril se otorgó por decreto de 30 de Agosto de 1888 en favor del C. José Mª Velázquez, siendo el trayecto elegido entre Tlalnepantla y Atizapán, pudiéndose prolongar la vía hasta la Villa del Carbón ó un punto intermedio. A esta Empresa se le concedió un subsidio de $6,000 por kilómetro, pagadero en bonos que recibiría la Empresa al 90 por 100 de su valor nominal y con interés de 6 por 100 anual.

II. El decreto de fecha 14 de Septiembre de 1894 modificó la concesión anterior, señalando plazo para la construcción de la línea en prolongación hacia la Villa del Carbón, modificando el sistema de pago de la subvención, que sería en lo sucesivo por medio de bonos de la Deuda interior, y si se hubieren agotado en la fecha del pago, se haría éste por medio de certificados provisionales con interés de 5 por 100 anual, cuyos certificados serán cambiados por los bonos expresados en su oportunidad. El pago de cada tramo de 10 kilómetros se hará á los dos años de su aprobación, sin que deba pagarse en un año mayor número de kilómetros que los 10 expresados.

NÚMERO 98.

## Ferrocarril del Valle de México.

I. Por decreto de 31 de Agosto de 1888 se autorizó al C. Agustín Cerdán para construir un ferrocarril sin subvención, que partiendo de la Avenida Juárez de esta Capital y pasando por las calles de Dolores, Santísimo, San José, Plaza de San Juan, Calzada del Campo Florido y siguiendo por la Garita del Niño Perdido, llegue hasta el pueblo de Tezompa, tocando Coyoacán, Huipulco y Xochimilco; con facultad de construir dos ramales: uno que ligue las poblaciones de Tacubaya, San Angel y Contreras, y otro de Huipulco á las fábricas de La Fama, Peña Pobre y San Fernando, pasando por Tlálpam.

II. La ley de 8 de Mayo de 1891 aprobó el contrato celebrado con el mismo C. Agustín Cerdán para el establecimiento de un ferrocarril de México al límite Norte del Distrito Federal, pasando por Guadalupe Hidalgo.

III. El decreto de 19 de Diciembre de 1892 modificó la concesión de 31 de Agosto de 1888, quedando definidas las líneas de esta Empresa de la manera siguiente:

1ª De la calzada de Nonoalco, esquina á la calle Norte de esta Capital, á la Ciudad de Guadalupe Hidalgo.

2ª De la esquina de la calle 8 Sur y Avenida 20 Poniente, de esta misma Capital, á Tacubaya y á los molinos y fábricas situadas al Poniente de este lugar.

3ª De Tacubaya á Tizapán, con un ramal á los molinos situados al Poniente de Mixcoac, con facultad de prolongar la vía principal á Contreras y fábricas inmediatas.

4ª De la intersección de la calle 4 Sur y prolongación de la Avenida 22 Poniente de esta Ciudad, á los pueblos de Coyoacán y Xochimilco, con facultad de prolongarlo hasta el límite del Distrito Federal.

5ª De un punto de la línea anterior á Tlálpam.

6ª De un punto de la línea primera por el Poniente de esta Capital á otro punto de la línea segunda en las inmediaciones de la Ciudad de Tacubaya.

NÚMERO 99.

## Ferrocarril de Veracruz á Boca del Río.

La concesión para construir dicho ferrocarril se otorgó al C. Manuel S. Vila por decreto de 31 de Agosto de 1888, y la adquirió por traspaso el C. Antonio García. La subvención concedida á la Empresa fué de $8,000 por kilómetro, pagaderos en efectivo.

Este ferrocarril está terminado.

NÚMERO 100.

## Ferrocarril de Pachuca á Irolo
ó á Soapayuca.

I. Por decreto de Mayo 7 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Arteaga para la construcción de este ferrocarril.

II. Y en Junio 25 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 101.

## Ferrocarril de Ometusco á Pachuca.

I. Por decreto de Mayo 21 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. José I. Martínez, en representación del Ferrocarril Mexicano, para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Mayo 26 de 1890 reformó el contrato anterior, ampliando los plazos para la terminación de la línea, la cual se llevó á cabo y constituye un ramal de la del Ferrocarril Mexicano.

No se otorgó subvención pecuniaria á la Empresa.

NÚMERO 102.

## Sistema de ramales de ferrocarril
en el Estado de Yucatán.

I. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Lic. Luis Méndez, en representación del C. José Peón Contreras, para la construcción de un sistema de ramales de ferrocarril en el Estado de Yucatán.

II. En Julio 29 de 1890 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 103.

## Ferrocarril de Matamoros á Acapulco.

I. La concesión relativa á este ferrocarril fué otorgada al Sr. Delfín Sánchez por decreto de 1º de Julio de 1889, siendo el trayecto señalado: partiendo de Izúcar de Matamoros al puerto de Acapulco, debiendo entroncar con el Ferrocarril Interoceánico en el Estado de Morelos.

II. En 25 de Marzo de 1890 se decretó la concesión de una línea anexa de ferrocarril, partiendo de un punto del Ferrocarril Interoceánico entre Ayotla

y la Compañía, á otro punto del mismo Ferrocarril Interoceánico, entre Texmelucan y Puebla.

III. Por decreto de 22 de Abril de 1891 quedaron refundidas en una sola las dos concesiones citadas, quedando á la vez ampliados los plazos relativos y fija la subvención del ramal, solamente en los sesenta y siete primeros kilómetros.

IV. La ley de 5 de Marzo de 1892 vino á sustituir las leyes referidas, señalando como trayecto una línea de ferrocarril entre Matamoros y Acapulco.

V. El decreto de 12 de Julio de 1893 amplió los plazos para la construcción y señaló el subsidio de 8 por 100 anual sobre $30,000 por cada kilómetro construído y aprobado, considerando ser dicha cantidad el valor presupuesto de cada kilómetro, el subsidio comenzará á darse después de dos años de terminado y aprobado cada tramo de veinte kilómetros por lo menos.

VI. Por el decreto de 4 de Enero de 1894 se reformaron los arts. 8 y 49 de la concesión, relativos á las condiciones de construcción de la vía y á las prevenciones referentes á los casos de caducidad.

Número 104.

## Ferrocarril de San Ignacio á Unucmá,

**Estado de Yucatán.**

I. Por decreto de Julio 11 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. J. Urcelay para la construcción de este ferrocarril.

II. En Mayo 30 de 1892 se declaró la caducidad de dicha concesión.

Número 105.

## Ferrocarril Industrial de Puebla.

I. Por decreto de 29 de Julio de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ramón Miranda Marrón para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de un punto intermedio de las estaciones de los Ferrocarriles Mexicano é Internacional en Puebla, termine en la fábrica de "El Valor," pasando por la de "La Independencia," "Economía," "Hacienda y Molino de Santo Domingo," fábricas de "La Constancia," "Josefina" y "Tlaxcalteca" y "Fundición de Panzacola," con un ramal á la fábrica de "Santa Cruz," y con facultad de prolongarlo hasta Cholula y fábrica de "La Providencia." Esta concesión fué traspasada al Sr. Ignacio Rivero.

II. En 7 de Agosto de 1892 se decretó la autorización para prolongar la línea hasta Huejotzingo y para construir un ramal de Puebla á las fábricas del Sur de la misma Ciudad. Se asignaron nuevos plazos para la construcción del conjunto de las líneas expresadas.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 106.

## Ferrocarril de Matamoros á Matehuala.

I. Por decreto de 24 de Agosto de 1889 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Gral. Pedro Martínez y Lic. Hermenegildo Dávila, para la construcción de dicho ferrocarril.

II. El decreto de 9 de Junio de 1891 reformó el contrato anterior.

III. Y en 10 de Enero de 1893 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 107.

## Ferrocarril de Caucel á Progreso.

I. El decreto de 7 de Octubre de 1889 aprobó el contrato celebrado con el Sr. José E. Maldonado, para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 25 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 108.

## Ferrocarril de la Costa de Matamoros á S. Luis.

I. Por decreto de 9 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Gral. Rómulo Cuellar para la construcción del citado ferrocarril.

II. El decreto de 22 de Diciembre de 1890 señaló nuevos plazos para la construcción y dispuso que el subsidio concedido de $8,000 por kilómetro se pagase en bonos emitidos á la par de su valor nominal y con interés de 6 por 100 anual.

III. En 10 de Enero de 1893 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 109.

## Ferrocarril de Treviño al Pacífico.

I. Por decreto de 11 de Mayo de 1891 se otorgó á los Sres. Gral. Jerónimo Treviño y Lic. Emeterio de la Garza, la concesión para construir las siguientes líneas de ferrocarril:

1ª De la estación del Venadito en el Ferrocarril Internacional Mexicano, á Sierra Mojada y un punto del Ferrocarril Central en el Estado de Chihuahua, conectando también con el de Topolobampo, y con derecho de llegar á un punto de la Costa del Pacífico.

2ª De un punto entre las estaciones de Cadereyta Jiménez y Monte Mo-

relos, en el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, á un punto del Río Bravo, entre Laredo y Guerrero.

3ª De un punto entre las estaciones de Linares y Villagrán, del Ferrocarril del Golfo á los minerales de San Carlos y San Nicolás, con derecho de ir á la Laguna Madre y á Soto la Marina.

El subsidio acordado á esta Empresa es de $ 8,000 por kilómetro, pagaderos en bonos al 90 por 100 de su valor nominal con interés de 6 por 100 anual.

II. Esta concesión fué sustituída por completo por la que aprobó el decreto de 30 de Marzo de 1892; siendo las líneas concedidas las que se han expresado, pero debiendo ser el punto inicial de la primera la estación de Treviño del Ferrocarril de Monterrey al Golfo. La subvención quedó acordada en los términos ya expresados.

NÚMERO 110.

## Ferrocarril de Guadalajara á Chamela y Aguascalientes.

I. Por decreto de 23 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gonzalo A. Esteva, para la construcción del citado ferrocarril. Este contrato se sustituyó por los dos siguientes:

II. Decreto de 7 de Junio de 1890 que autorizó al mismo Sr. Esteva la construcción del Ferrocarril de Guadalajara á Aguascalientes, y el

III. Decreto de la misma fecha anterior, relativo á la construcción del Ferrocarril de Guadalajara á Chamela.

IV. En 31 de Octubre de 1891 se declaró caduca la concesión de 7 de Junio de 1890, relativa á la línea de Guadalajara á Aguascalientes, y en 9 de Noviembre del mismo año, la de Guadalajara á Chamela, también de 7 de Junio de 1890.

V. Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Mariano Bárcena, en representación de los Sres. Luis Niendorff, William Dick y A. L. Clark, para construir, sin subvención, un ferrocarril de Guadalajara á Chamela y San Luis Potosí.

VI. Por decreto de 22 de Diciembre de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el citado Sr. Bárcena, en representación de los señores anteriores, reformando la concesión de este ferrocarril.

VII. En 10 de Agosto de 1894 se declaró caduca la concesión de 3 de Junio de 1893, reformada por la ley de 22 de Diciembre de 1893.

VIII. Por decreto de 29 de Noviembre de 1894 se aprobó el contrato nuevamente celebrado con el citado Sr. Bárcena para construir sin subvención el referido ferrocarril de Guadalajara á Chamela y San Luis Potosí.

NÚMERO 111.

## Ferrocarril de Bagdad á Matamoros.

I. Por decreto de 25 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Enrique Vizcaya para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 29 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 112.

## Ferrocarril Continental.

I. Por decreto de 9 de Noviembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Feliciano San Román para la construcción de seis líneas de ferrocarril, con el objeto de enlazar el puerto de Matamoros con la frontera de Guatemala, siguiendo la Costa del Golfo, pasando por Túxpam y tocando la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

II. El decreto de 13 de Marzo de 1893 autorizó el contrato celebrado con el representante del Sr. San Román, rescindiendo, de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, esta concesión.

NÚMERO 113.

## Ferrocarril de los Terrenos Carboníferos de Sonora.

I. Por decreto de 17 de Diciembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Benigno V. García para la construcción de un ferrocarril que ligara los terrenos carboníferos de Sonora con Guaymas.

II. En 26 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 114.

## Ferrocarril de Tula á Zacualtipán.

I. Por decreto de 20 de Diciembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Gral. Felipe B. Berriozábal y Sebastián Camacho para la construcción de dicho ferrocarril, facultándose en el mismo contrato á la Empresa para prolongar la vía hasta Tampico ó Túxpam. La subvención concedida á la Empresa fué de $8,000 por cada kilómetro de vía construído y aprobado, pagadera en bonos entregados á la par de su valor nominal con interés de 5 por 100 anual.

II. El decreto de 6 de Junio de 1890 aprobó el contrato celebrado con los

mismos señores, reformando el anterior, consistiendo la principal reforma en que la línea sería de Tula á Pachuca, con facultad de prolongarla hasta Zacualtipán y Tampico ó Túxpam. Esta concesión fué traspasada, con autorización del Gobierno, en favor de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, y

III. Por decreto de 17 de Diciembre de 1892 se aprobó otro contrato celebrado con el Sr. Sebastián Camacho, representante de la Empresa, reformando nuevamente la concesión de 20 de Diciembre de 1889. En esas reformas se estipula: que la actual Compañía poseedora de la concesión quedaba autorizada para construir una vía férrea que partiendo de un punto de la línea de Tula á Pachuca, termine en otro de la vía de San Luis á Tampico; que para el 31 de Diciembre de 1897 deberá estar terminada la vía, y que el interés de los bonos de subvención comenzaría á correr el 1º de Enero de 1898.

Número 115.

## Ferrocarril de Ometusco á Tulancingo.

I. Por decreto de 8 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Pedro Azcué y Agustín Lazo para la construcción de este ferrocarril.

II. En 26 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

Número 116.

## Ferroc. de Tehuantepec á la Frontera de Guatemala.

I. Por decreto de 15 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. George Willson para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 9 de Junio de 1893 se declaró caduca esta concesión.

Número 117.

## Ferrocarril Minero (Escalón á Sierra Mojada).

Por decreto de 20 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Leigh H. Rouzer, en representación de Roberto S. Towne, para la construcción del citado ferrocarril, sin subvención pecuniaria.

Número 118.

## Ferrocarril de Viezca á San Pedro.

I. Por decreto de 31 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Agustín Arriaga para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 26 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 119.

## Ferrocarril de los Volcanes
### al Interoceánico ó al Mexicano.

I. Por decreto de 2 de Abril de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Lic. Joaquín Casasús para construir un ferrocarril del Popocatepetl ó el Ixtlalzihuatl á un punto del Interoceánico ó del Mexicano.

II. En 25 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 120.

## Ferrocarril de México á Cuernavaca
### y el Pacífico.

I. Por decreto de 30 de Mayo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Herman Strum para construir un ferrocarril que, partiendo de esta Capital, llegue á Cuernavaca, y de este punto extendiéndose al Estado de Guerrero en los límites de dicho Estado con los de Puebla y Oaxaca hasta terminar en la Barra de Tecoanapa, pudiéndose prolongar la vía hasta Palizada, en la costa del Pacífico.

II. En 9 de Junio de 1891 se decretó la aprobación del contrato, por el cual se introdujeron algunas modificaciones al anterior; se concedió por éstas la construcción de ramales; se prorrogaron los plazos obligatorios para la Empresa; se fijaron las condiciones de la vía férrea; se consignaron las condiciones para el caso de la reversión; se concedieron franquicias á la Empresa respecto de los criaderos metálicos que pudiere hallar, y se detallaron los efectos que gozarían de la franquicia de libre importación. Esta concesión fué traspasada con permiso del Gobierno en favor de la Empresa denominada "Compañía del Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico."

III. Por decreto de 4 de Agosto de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el representante de dicha Compañía, refundiendo en uno solo los dos anteriores, con el objeto de que quedasen fijadas con toda claridad las estipulaciones relacionadas con esta vía férrea. No tiene concedida esta Empresa subvención.

NÚMERO 121.

## Ferrocarril de Toluca á Cuernavaca.

I. Por decreto de Junio 5 de 1890 se oprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco Van Den Wingaert para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 13 de Enero de 1892 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 122.

## Ferrocarril de la Ermita á Teapa.

I. Por decreto de Mayo 29 de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Magín Llaven para la construcción de este ferrocarril.

II. Y en Junio 26 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

III. El decreto de Noviembre 21 de 1891 aprobó el nuevo contrato celebrado con el C. Lic. Rafael Dorantes para la construcción de dos líneas, una de Ermita á Teapa y otra de Paraíso á Cunduacán.

IV. El decreto de Septiembre 14 de 1893 autorizó el celebrado con el Lic. Ezequiel A. Chávez, representante del C. R. Dorantes, reformando la concesión anterior. No se otorgó subvención á este contrato.

NÚMERO 123.

## Ferrocarril de Mixcalco á Santa Cruz.

Por decreto de 13 de Junio de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Ernesto Laigle para la construcción de un ramal de ferrocarril entre la plazuela de Mixcalco de esta Capital y el rancho de Santa Cruz, para el trasporte, fuera de la ciudad, de toda clase de desechos. Esta línea no goza subvención y fué terminada.

NÚMERO 124.

## Ferrocarril de Piedras Negras á Nava.

I. Por decreto de Junio 7 de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Jesús Valenzuela para la construcción de un ferrocarril entre las estaciones de Piedras Negras y Nava, del Ferrocarril Internacional, y que terminara en las minas de carbón de piedra pertenecientes á la Compañía Carbonífera de Piedras Negras.

II. En Enero 20 de 1892 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 125.

## Ramales de Ferrocarriles en el Estado de Michoacán.

I. Por decreto de 18 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Sydney Marshall y Henry E. Dennie para construir un sistema de ramales de ferrocarril que, partiendo de un punto de conexión con el ferro-

carril Nacional Mexicano entre Morelia y Pátzcuaro, unan los distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruapan, Ario y Apatzingan.

II. Por decreto de 9 de Junio de 1891 se ampliaron los plazos estipulados en el contrato.

III. El decreto de 27 de Agosto de 1894 reformó la expresada concesión.

Esta Empresa no goza subvención pecuniaria.

NÚMERO 126.

## Ferrocarril de Tuxtla Gutiérrez á Cupia.

I. Por decreto de 19 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Esponda para la construcción de este ferrocarril.

II. En Agosto 1º de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 127.

## Ferrocarril de Venadito al Saltillo.

I. Por decreto de 20 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Alejandro Elguezábal, en representación del Gobierno del Estado de Coahuila, para la construcción del dicho ferrocarril.

II. En 2 de Enero de 1893 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 128.

## Ferrocarril Carbonífero de Oajaca.

I. Por decreto de 20 de Abril de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. José Arce para construir un ferrocarril que, partiendo de Puebla y pasando por Huajuapam llegue á un punto conveniente del río Verde hasta el Pacífico.

II. Esta concesión se reformó por decreto de 29 de Marzo de 1892, facultando á la Empresa para construir ramales á los yacimientos de carbón y criaderos de fierro; contando de nuevo los plazos de la construcción y de la presentación de planos; metodizando la época del pago de la subvención; asignando un mínimum de percepción para los fletes; sujetando el servicio del correo á las disposiciones del Código Postal, y designando la residencia y atribuciones de las Juntas Directivas. La subvención concedida á esta Empresa fué de $8,000 por cada kilómetro de vía férrea construído y aprobado, pagadera en bonos á la par de su valor nominal, con interés de 6 por 100 anual.

NÚMERO 129.

## Ferrocarriles en el Distrito Federal.

I. Por decreto de Mayo 18 de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Samuel Lesem para establecer líneas de ferrocarril en el Distrito Federal aplicando la electricidad como fuerza motriz.

II. En Septiembre 4 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 130.

## Ferrocarril de México á Coyoacán.

Por decreto de 20 de Mayo de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Violante para la construcción de un ferrocarril entre esta Capital y el pueblo de Coyoacán. Se han concedido varias prórrogas en los plazos.

NÚMERO 131.

## Ferrocarril de Ciudad Porfirio Díaz á Monterrey.

I. Por decreto de 4 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Jesús Valenzuela para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Enero 19 de 1892 reformó dicho contrato en lo relativo á los plazos.

III. En Agosto 25 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 132.

## Ferrocarril del Río Teapa á Solosuchiapa.

I. Por decreto de 4 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Octaviano Maldonado para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de 31 de Marzo de 1892 aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco de P. Azpe, representante de la Empresa, reformando el anterior.

III. En Junio 22 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 133.

## Ferrocarril de México á Guadalupe.

I. Por decreto de 5 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Manuel Escalante para construir un ferrocarril que, partiendo de esta

Capital y pasando por la ciudad de Guadalupe Hidalgo, llegara al límite del Distrito Federal.

II. En Enero 20 de 1892 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 134.

## Ferrocarril de Chapultepec (circunvalando la Ciudad de México).

I. Por decreto de 30 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Herman Sturn para construir dicha línea.

II. El decreto de Mayo 30 de 1893 autorizó el celebrado con el Sr. Juan A. Certucha, representante de la Empresa, reformando la concesión anterior.

Esta línea no goza de subvención pecuniaria.

NÚMERO 135.

## Ferrocarril de Toluca á Tenango.

I. Por decreto de 24 de Noviembre de 1891 se aprobó el contrato celebrado con la Sra. viuda de Henkel é hijos para la construcción de este ferrocarril, sin subvención.

II. El decreto de Diciembre 20 de 1893 aprobó el celebrado con los Sres. Henkel Hermanos, reformando la concesión anterior en el sentido de poder establecer ramales á Santiago Tianguistengo y Calimaya, y prolongar la vía principal hasta Tenancingo, ampliándose á la vez los plazos para la construcción.

NÚMERO 136.

## Ferrocarril de Apam á la Barra de Cazones.

I. Por decreto de 19 de Diciembre de 1891 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. R. Márquez y M. M. Arrioja, para la construcción de este ferrocarril, sin subvención, pasando por la Sierra de Puebla.

II. El decreto de Junio 23 de 1892 aprobó el contrato celebrado con los mismos señores, reformando la concesión anterior en el sentido de la ampliación de los plazos.

III. Y en Junio 26 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 137.

## Ferrocarril Regional de Jalisco.

I. Por decreto de 6 de Junio de 1892 se aprobó el contrato celebrado con el C. Mariano Bárcena, en representación del Gobierno del Estado de Jalisco,

para la construcción de un ferrocarril, sin subvención pecuniaria, que partiendo de la Ciudad de Guadalajara y tocando las poblaciones de Tequila, Teuchitlán, Ahualulco y Santa Ana Acatlán, vuelva á la Ciudad de Guadalajara.

II. El decreto de 16 de Agosto de 1893 concedió nuevos plazos, y

III. El decreto de 13 de Septiembre de 1894 reformó la concesión primitiva, concediendo nueva prórroga de plazos.

NÚMERO 138.

## Ferrocarril de Esperanza al Suchil.

Por decreto de 29 de Noviembre de 1892 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Chopín Hermanos, para la construcción de una línea de ferrocarril, que partiendo de la estación de Esperanza, del Ferrocarril Mexicano, llegue al Xúchil, del Estado de Veracruz.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 139.

## Ferroc. de Guanajuato á San Luis de la Paz.

Por decreto fecha 24 de Mayo de 1893 se aprobó el contrato celebrado entre esta Secretaría y el C. Gral. Pedro Hinojosa, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de la Capital de Guanajuato, llegue á Dolores Hidalgo, con facultad de prolongarlo hasta San Luis de la Paz ú otro punto intermedio á esta población.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 140.

## Ferroc. de Celaya á las Hdas de Roque y Plancarte.

Por decreto de Junio 2 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Lic. Genaro Raigosa para la construcción de una línea de ferrocarril entre la Ciudad de Celaya y las Haciendas de "Roque" y "Plancarte."

Este ferrocarril fué terminado y no tiene subvención.

NÚMERO 141.

## Ferrocarril de Gómez Farías
### á un punto del Internacional.

Por decreto de 2 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Gral. Francisco Olivares, en representación del Sr. Guillermo Purcell, para la

construcción de un ferrocarril que, partiendo de la estación de Gómez Farías del Ferrocarril Nacional Mexicano en el Estado de Coahuila, termine en un punto del Ferrocarril Internacional Mexicano en el Estado de Coahuila.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 142.

## Ferrocarril de Villa Lerdo
### á San Pedro de las Colonias.

Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Manuel Marroquín Rivera y Gilberto Montiel Estrada para construir este ferrocarril. Este contrato fué traspasado con permiso del Gobierno en favor de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

No tiene subvención.

NÚMERO 143.

## Ferrocarril de San Miguel Allende
### á Querétaro.

I. Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Manuel Hernández y Ortega para construir este ferrocarril, y

II. En Marzo 31 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 144.

## Ferrocarril de Coatepec á Teocelo y Cosautlán.

I. Por decreto de Junio 3 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Apolinar Castillo, en representación del Sr. Felipe Mazarrasa, para la construcción de este ferrocarril pasando por Xico.

II. El decreto de Marzo 30 de 1894 aprobó el contrato celebrado con el mismo representante, reformando la concesión en lo relativo al trayecto de la línea anterior, que quedaría ligada con la ya construída de Jalapa á Coatepec, llegando solamente á Teocelo.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 145.

## Ferrocarril de Jalapa á Pacho Viejo ó Teocelo.

I. Por decreto de Junio 3 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan de D. Rodríguez para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Enero 13 de 1894 reformó la concesión en lo relativo al trayecto de la línea que partiría de Pacho Viejo, y

III. El decreto de Septiembre 13 de 1894 volvió á reformar la misma concesión ampliando los plazos.

**Esta Empresa no tiene subvención.**

NÚMERO 146.

## Ferrocarril de México á las Cruces.

I. Por decreto de Octubre 24 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ignacio Ceballos para construir una línea de ferrocarril que, partiendo de esta Capital pase por Chapultepec, Tacubaya, Panteón de Dolores, Molino de Valdés, Molino de Belém, Santa Fe y termine en las Cruces, con facultad de establecer un ramal al Desierto.

II. Por decreto de Julio 23 de 1894 se aprobaron las reformas al contrato anterior ampliando los plazos.

**No tiene subvención este contrato.**

NÚMERO 147.

## Ferrocarril en los Estados de Puebla y Tlaxcala.

Por decreto de Octubre 27 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco Harolds Woodhouse para construir un ferrocarril que, partiendo de un punto más conveniente entre las estaciones de Guadalupe y Apizaco del Ferrocarril Mexicano, termine en la tenería que se establecerá en el municipio de Zacatlán, Estado de Puebla.

En Junio 25 de 1894 se declaró la caducidad de este contrato.

NÚMERO 148.

## Ferroc. de Huachinango á un punto de Hidalgo.

I. Por decreto de Noviembre 21 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Bartolo Vergara y Gabriel M. Oropeza para construir sin subvención este ferrocarril.

II. Por decreto de Junio 21 de 1894 se reformó la concesión anterior ampliando los plazos.

NÚMERO 149.

## Ferrocarril del Cazadero á Solís y Tepetongo.

Por decreto de Diciembre 9 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Guadalupe Guadarrama y T. Melesio Alcántara para construir, sin sub-

vención, un ferrocarril, que partiendo de la estación del Cazadero, del Ferrocarril Central Mexicano, se conecte con el Ferrocarril Nacional Mexicano, entre las estaciones de Solís y Tepetongo.

NÚMERO 150.

## Ferrocarril de Pachuca al pueblo de S. Miguel.

Por decreto de Diciembre 20 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Rafael M. Arozarena, para la construcción, sin subvención, de una línea de ferrocarril, que partiendo de la Ciudad de Pachuca, capital del Estado de Hidalgo, y pasando por Real del Monte, termine en el pueblo de San Miguel, con facultad de construir ramales á uno y otro lado de la vía principal.

NÚMERO 151.

## Ferrocarril en el Estado de Guanajuato.

I. Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Lebrija y Arriaga, en representación del C. Lic. Francisco López Gutiérrez, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Luis de la Paz, Estado de Guanajuato, en el punto que se elija en contacto con el Ferrocarril de Guanajuato á Dolores Hidalgo, termine en San Miguel Allende, pasando por el mineral de Pozos y San José Iturbide.

II. El decreto de 30 de Junio de 1894 reformó este contrato modificando el trayecto de la línea.

NÚMERO 152.

## Ferrocarriles en la Baja California.

Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Miguel L. Cornejo, para construir un ferrocarril, sin subvención, en el Territorio de la Baja California, que partiendo del puerto de La Paz llegue al mineral del Triunfo, con facultad de prolongarlo hasta la población de Todos Santos ó Pescadero, del Pacífico.

NÚMERO 153.

## Ferrocarril en el Estado de Aguascalientes.

Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Salomón Guggenheim, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de un punto del Ferrocarril Central, en el Estado de Aguascalientes, llegue á las minas de Tepezalá, con derecho de extenderlo al mineral de Asientos ó cualesquiera otro del mismo Estado.

NÚMERO 154.

## Ferrocarril de Tijuana á Yuma
### y Ensenada de Todos Santos.

Por decreto de Junio 4 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Wm. H. Carlson, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de Tijuana, en la Frontera del Norte, vaya á otro punto de la misma frontera, cerca de Yuma, por una parte, y por otra, del mismo punto de Tijuana á la Ensenada de Todos Santos.

NÚMERO 155.

## Ferrocarril de San Juan de las Huertas al Pacífico.

Por decreto de Junio 4 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Auguste Bertrand, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Juan de las Huertas en el Estado de México, pase por Texcaltitlán é Ixtapan, del mismo Estado, siga por Coyuca y La Unión, del Estado de Guerrero, hasta un punto conveniente del Océano Pacífico.

NÚMERO 156.

## Ferrocarril de Córdoba á S. Juan de las Puntas.

Por decreto de Noviembre 7 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Gral. Pedro Hinojosa y Lic. Rafael Herrera, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la garita de Arriba de la Ciudad de Córdoba y tocando el pueblo de San Lorenzo Cerralvo, termine en el de San Juan de las Puntas.

NÚMERO 157.

## Ferrocarril en el Estado de Tabasco.

Por decreto de Noviembre 9 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Falero, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Antonio de Cárdenas, en el Estado de Tabasco, termine en Dos Bocas, con facultad de establecer ramales.

NÚMERO 158.

## Ferroc. de Tultenango á Angangueo.

Por decreto de Noviembre 24 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con la Sra. Elisa Meyer de Verástegui para construir un ferrocarril, sin subven-

ción, que partiendo de Tultenango, estación del Camino de Fierro Nacional Mexicano, en el Estado de México, y pasando por el mineral del Oro, termine en la hacienda de la Estanzuela, distrito de Maravatío, Estado de Michoacán.

NÚMERO 159.

## Ferrocarril en el Estado de Oajaca.

Por decreto de Noviembre 24 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con la Compañía Mexicana Explotadora y Beneficiadora de Menas Auríferas en Oaxaca, Sociedad Anónima, representada por el Sr. Fernando de Teresa, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la capital del Estado de Oaxaca y pasando por Ocotlán y Ejutla termine en Miahuatlán, con facultad de establecer ramales.

NÚMERO 160.

## Ferrocarril en el Estado de Guanajuato.

Por decreto de Noviembre 27 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ignacio Bejarano por sí y por el C. Juan J. Farías para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo del mineral de Pozos, Estado de Guanajuato, llegue á la estación de Rincón ó algún otro punto del Ferrocarril Nacional Mexicano, pasando por San Luis de la Paz en el mismo Estado.

NÚMERO 161.

## Ferrocarril en el Estado de Tabasco.

Por decreto de Noviembre 26 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. S. Carter para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la finca "Casa Blanca" en la municipalidad del Centro, del Estado de Tabasco, termine en "Boca Nueva," de la finca "La Colmena" en el mismo Estado.

NÚMERO 162.

## Ferrocarril de Hidalgo del Parral á Jiménez.

Por decreto de Diciembre 15 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Lic. Andrés Horcasitas y David Shaw para construir un ferrocarril que partiendo de Jiménez llegue á Hidalgo del Parral, autorizando á la Compañía que organicen para construir los ramales siguientes:

1º De Hidalgo del Parral á Balleza y Batopilas.

2º Del primero de estos puntos á Guanaceví.

Para auxiliar la construcción de la línea del ferrocarril, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía $ 3,000 en vales de tierra por cada kilómetro que se construya. Estos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de $ 1,000 cada uno.

NÚMERO 163.

## Ferrocarril del Río de San Juan Evangelista

### á un punto del Ferrocarril de Tehuantepec.

Por decreto de Diciembre 20 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Manuel Gama y Compañía, para construir un ferrocarril, que partiendo de un punto conveniente entre los kilómetros 62 y 89 del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, llegue al Paso del Río de San Juan, pudiendo tocar en Acayucan.

Para auxiliar los trabajos de la Empresa, el Gobierno se compromete á dar á la misma, por cada kilómetro de vía férrea que se construya, 4,000 hectaras de terrenos baldíos ya deslindados, en los Estados de Veracruz, Tabasco, Oaxaca y Chiapas, ú otros que designe la Empresa.

NÚMERO 164.

## Ferrocarril en los Estados de Puebla y Veracruz.

Por decreto de Diciembre 21 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Emilio Robiou y Compañía, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la estación de Esperanza, del Ferrocarril Mexicano, en el Estado de Puebla, pase por la Ciudad de San Andrés Chalchicomula, Hacienda de Tlachichuca, rancho de Tepetitlán, Hacienda de la Capilla, rancho del Saltillo y termine en Perote, del Estado de Veracruz.

La subvención otorgada á esta Empresa es de $3,000 en vales de tierra, por cada kilómetro de vía que se construya. Dichos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de á $ 1,000 cada uno.

NÚMERO 165.

### Ferrocarril de San Marcos á Huajuápam de León

Por decreto de Diciembre 22 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Luis García Teruel, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de San Marcos, en el Estado de Puebla, pase por la estación "Rosendo Márquez," del Ferrocarril Mexicano del Sur, y continuando por los pueblos de "Tepeji de la Seda" y "Acatlán," termine en el pueblo de "Huajuápam de León," en el Estado de Oaxaca.

La subvención otorgada á esta Empresa es de $3,000 en vales de tierra, por cada kilómetro que se construya. Dichos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de á $1,000 cada uno.

**Nota.**—Además de los ferrocarriles de Tehuacán á la Esperanza y del Istmo de Tehuantepec, que fueron construídos con fondos del Erario, se construyó también la vía férrea de Puebla á San Martín Texmelucan, con una longitud de 39 kilómetros; comenzándose los trabajos en 3 de Julio de 1878 é inaugurándose ese ferrocarril el 16 de Septiembre de 1882; mas habiendo adoptado la Empresa del Ferrocarril Interoceánico el mismo trazo para su línea, se le vendió dicha vía férrea, entrando ésta á formar parte del sistema de aquel ferrocarril, como se indica en la noticia que á él se refiere bajo el núm. 9.

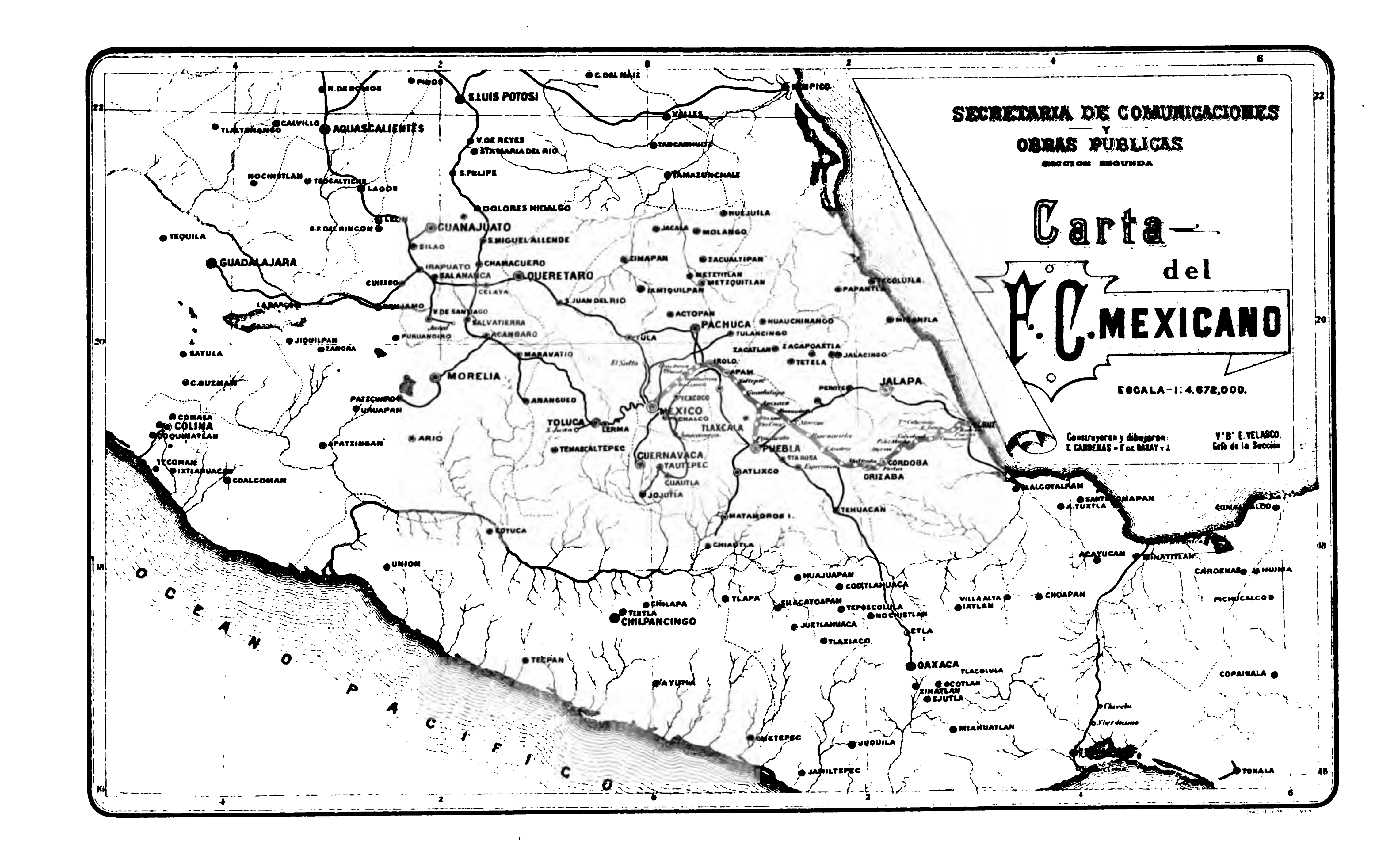


# SEGUNDA PARTE

Itinerario jurisdiccional
de los ferrocarriles vigentes en construcción y explotación.

Tarifas.

Resultados de la explotación y sus diagramas.


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
Carta
del
F. C. MEXICANO
ESCALA - 1: 4.672,000.
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.
V° B° E. VELASCO.
Jefe de la Sección
OCEANO PACIFICO
S. LUIS POTOSI
AGUASCALIENTES
GUANAJUATO
GUADALAJARA
QUERETARO
PACHUCA
MORELIA
COLIMA
TOLUCA
MEXICO
TLAXCALA
PUEBLA
JALAPA
CUERNAVACA
ORIZABA
CORDOBA
CHILPANCINGO
OAXACA
TAMPICO
TEHUACAN
ACAYUCAN

NÚMERO 1.

# Ferrocarril Mexicano y de Ometusco á Pachuca.

(Concesión núm. 101.)

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS Ó CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | DISTANCIAS Al extremo inicial | DISTANCIAS Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Distrito Federal | | México | 0.000 | 0.000 | 423.750 |
| México | Texcoco | Tepexpam | 32.500 | 32.500 | 391.250 |
| | | San Juan | 11.250 | 43.750 | 380.000 |
| | Morelos | Otumba | 11.500 | 55.250 | 368.500 |
| | | La Palma | 6.000 | 61.250 | 362.500 |
| | | Ometusco | 6.250 | 67.500 | 356.250 |
| Hidalgo | Apam | Irolo | 9.750 | 77.250 | 346.500 |
| | | Apam | 15.500 | 92.750 | 331.000 |
| Tlaxcala | Juárez | Soltepec | 19.500 | 112.250 | 311.500 |
| | Barron Escandón | Guadalupe | 11.750 | 124.000 | 299.750 |
| | | Apizaco | 15.250 | 139.250 | 284.500 |
| | Juárez | Huamantla | 25.500 | 164.750 | 259.000 |
| Puebla | Tepeaca | San Marcos | 17.250 | 182.000 | 241.750 |
| | Chalchicomula | Rinconada | 18.000 | 200.000 | 223.750 |
| | | San Andrés | 20.500 | 220.500 | 203.250 |
| | | Esperanza | 24.250 | 244.750 | 179.000 |
| | | Boca del Monte | 6.500 | 251.250 | 172.500 |
| Veracruz | Orizaba | Alta Luz | 6·500 | 257.750 | 166.000 |
| | | Bota | 8.750 | 266.500 | 157 250 |
| | | Maltrata | 5.000 | 271.500 | 152.250 |
| | | Nogales | 12.250 | 283.750 | 140.000 |
| | | Orizaba | 8.000 | 291.750 | 132.000 |
| | | Snmidero | 8.500 | 300.250 | 123.500 |
| | Córdoba | Fortín | 9.750 | 310 000 | 113.750 |
| | | Córdoba | 8.000 | 318.000 | 105.750 |
| | | Atoyac | 19.750 | 337.750 | 86.000 |
| | | Paso del Macho | 10.000 | 347.750 | 76.000 |
| | | Camarón | 12.750 | 360.500 | 63.250 |
| | Veracruz | Soledad | 21.250 | 381.750 | 42.000 |
| | | Purga | 11.250 | 393.000 | 30 750 |
| | | Tejería | 15.250 | 408.250 | 15.500 |
| | | Veracruz | 15.500 | 423.750 | 0.000 |
| | **RAMAL DE PUEBLA.** | | | | |
| Tlaxcala | Barron Escandón | Apizaco | ...... | 139.250 | 47.000 |
| | Hidalgo | Santa Ana | 16.750 | 156.000 | 30.250 |
| | Zaragoza | Pansacola | 18.250 | 174.250 | 12.000 |
| Puebla | Puebla | Puebla | 12.000 | 186.250 | 0.000 |
| | **LINEA DE OMETUSCO A PACHUCA.** | | | | |
| México | Morelos | Ometusco | 0.000 | 0.000 | 45.750 |
| | | Venta de Cruz | 11.250 | 11.250 | 34.500 |
| Hidalgo | Pachuca | Zempoala | 6.250 | 17.500 | 28.250 |
| | | San José | 18.750 | 36.250 | 9.500 |
| | | Pachuca | 9.500 | 45.750 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril Mexicano está en posesión, como concesionaria, de la línea del Ferrocarril de Ometusco á Pachuca; por esta razón, en los datos relativos á tráfico y en algunos otros puntos, se incluyen los que corresponden á dicho ferrocarril, no siendo posible separarlos.

Según lo expuesto, la Empresa del Ferrocarril Mexicano explota en la actualidad las líneas siguientes:

| | K. M. |
|---|---|
| De México á Veracruz | 423.750 |
| „ Apizaco á Puebla | 47.000 |
| „ Ometusco á Pachuca | 45.750 |

## TARIFAS POR LA DISTANCIA TOTAL.

**Pasajeros.**

De México á Veracruz y viceversa:

| | |
|---|---|
| Primera clase | $ 14 49 |
| Segunda clase | „ 10 87 |
| Tercera clase | „ 6 43 |
| Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilos | „ 97 77 |

**Carga por tonelada de 1,000 kilos.**

EFECTOS NACIONALES.

De México á Veracruz y viceversa:

| | |
|---|---|
| Clase especial | $ 24 00 |
| Primera clase | „ 20 00 |
| Segunda clase | „ 16 00 |
| Tercera clase | „ 12 00 |

EXPORTACION.

| | |
|---|---|
| Primera clase | $ 13 65 |
| Segunda clase | „ 9 55 |
| Tercera clase | „ 5 46 |
| Cabotaje | „ 9 00 |

EFECTOS EXTRANJEROS.

De Veracruz á México:

| | |
|---|---|
| Clase especial | $ 45 00 |
| Primera clase | „ 31 10 |
| Segunda clase | „ 23 13 |
| Tercera clase | „ 18 29 |

Todos los efectos extranjeros que recorran una distancia menor de 242 kilómetros, pagarán la cuota marcada para la clase especial, sin distinción de clases, exceptuando las estaciones siguientes, en las que regirá la clasificación bajo las cuotas que se expresan:

| | POR TONELADA DE 1,000 KILOS. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Especial | 1ª | 2ª | 3ª |
| San Marcos á Puebla | $ 6 60 | $ 3 30 | $ 2 48 | $ 1 93 |
| „ „ á Irolo | „ 11 12 | „ 7 35 | „ 6 04 | „ 4 73 |
| „ „ á México | „ 19 33 | „ 12 69 | „ 10 09 | „ 7 88 |
| Puebla á Irolo | „ 11 58 | „ 7 08 | „ 5 31 | „ 4 13 |
| „ á México | „ 19 78 | „ 12 48 | „ 9 36 | „ 7 28 |
| Irolo á México | „ 8 20 | „ 5 34 | „ 4 05 | „ 3 15 |

## Línea de Ometusco á Pachuca.

### TARIFA DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 04 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 5/10 | „ „ |
| Tercera clase | 0 01 8/10 | „ „ |

### TARIFA DE MERCANCIAS.

**Por tonelada de 1,000 kilogramos.**

| | | |
|---|---|---|
| Clase especial | $ 0 10 63/100 | por kilómetro. |
| Primera clase | 0 04 89/100 | „ „ |
| Segunda clase | 0 03 48/100 | „ „ |
| Tercera clase | 0 02 65/100 | „ „ |

Estos tipos son referentes á la tarifa de menos de carro entero. Para la tarifa de carro entero para transporte de granos, el tipo es de $0.02½ por tonelada y por kilómetro.

### TARIFAS ESPECIALES.

**COCHES ESPECIALES PARA PASAJEROS.**

Por el uso de un coche especial se pagará lo siguiente:
Si recorre una distancia de 100 kilómetros ó menos, $0.40 por kilómetro.
Si la distancia es mayor de 100 kilómetros hasta 300, pagará $0.25 por kilómetro.

Y si pasan de 300 los kilómetros recorridos, se cobrará $0.20 por kilómetro.

Además, las personas que viajen en un coche especial comprarán sus boletos de primera clase, según precios de tarifa.

### TRENES ESPECIALES PARA PASAJEROS.

Por los primeros 160 kilómetros, 931 metros (100 millas), se cobrará á razón de $1.86 por kilómetro ($3.00 por milla).

Por los segundos 160 kilómetros, 931 metros (100 millas), á razón de $1.56 por kilómetro ($2.50 por milla).

Y por el resto, desde 322 kilómetros en adelante, á razón de $1.24 por kilómetro ($2.00 por milla).

El tren se compone de una máquina, un coche para pasajeros y un furgón para equipaje; por cada coche adicional se cobrará á razón de $0.47 por kilómetro ($0.75 por milla), sea cual fuere la distancia recorrida.

En un tren especial sólo pueden viajar diez personas, y las que excedan de ese número comprarán sus boletos de primera clase, según tarifa.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

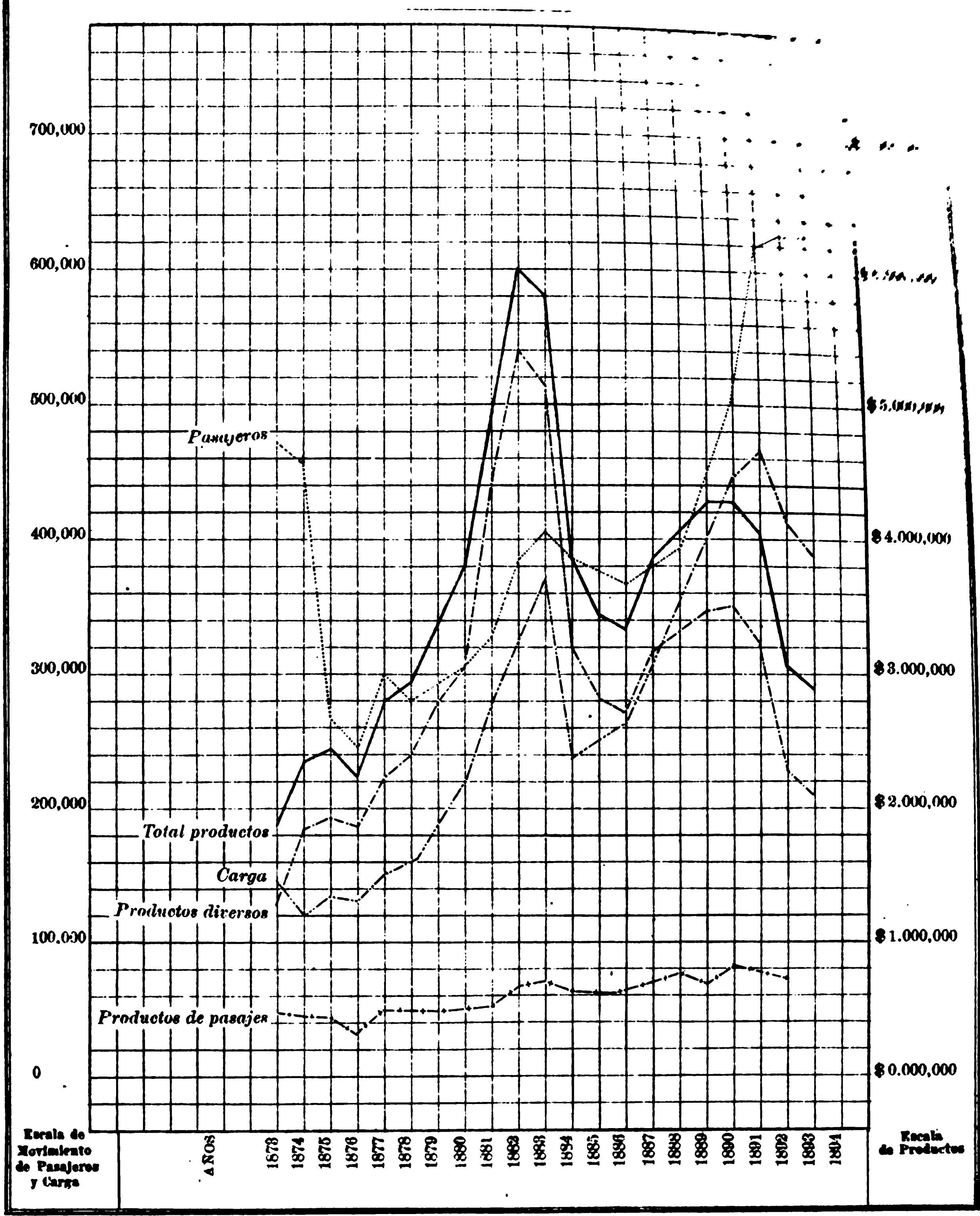
| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1873 | 476,287 | $ 482,565 39 | 150,473 | 812 | $ 1.348,344 49 | $ 1.830,909 88 |
| 1874 | 459,601 | 467,816 73 | 121,935 | 229 | 1.887,028 76 | 2.354,845 49 |
| 1875 | 267,776 | 476,546 91 | 136,632 | 065 | 1.970,008 55 | 2.446,555 46 |
| 1876 | 245,675 | 380,018 73 | 132,216 | 831 | 1.841,717 53 | 2.221,736 26 |
| 1877 | 300,591 | 533,520 58 | 158,537 | 056 | 2.255,466 03 | 2.788,986 61 |
| 1878 | 279,893 | 518,318 74 | 169,287 | 672 | 2.440,513 39 | 2.958,832 13 |
| 1879 | 293,179 | 517,711 92 | 190,908 | 638 | 2.823,013 02 | 3.340,724 94 |
| 1880 | 323,088 | 548,941 72 | 219,930 | 162 | 3.242,343 11 | 3.791,284 83 |
| 1881 | 331,749 | 587,135 85 | 278,942 | 924 | 4.433,648 24 | 5.020,784 09 |
| 1882 | 385,621 | 696,235 87 | 333,979 | 556 | 5.396,090 55 | 6.092,326 42 |
| 1883 | 409,098 | 710,636 88 | 373,389 | 634 | 5.115.639 84 | 5.826,276 72 |
| 1884 | 389,421 | 655,458 83 | 236,030 | 480 | 3.191,916 10 | 3.847,374 93 |
| 1885 | 377,512 | 603,886 11 | 246,169 | 949 | 2.812,764 22 | 3.416,650 33 |
| 1886 | 367,260 | 604,278 41 | 266,432 | 333 | 2.714,082 96 | 3.318,361 37 |
| 1887 | 380,153 | 655,312 23 | 301,185 | 300 | 3.141,903 40 | 3.797,215 63 |
| 1888 | 393,679 | 694,138 08 | 351,070 | 036 | 3.352,439 37 | 4.046,577 45 |
| 1889 | 444,149 | 765,118 71 | 391,627 | 274 | 3.512,566 64 | 4.277.685 35 |
| 1890 | 502,139 | 701,916 00 | 443,794 | 979 | 3.565,083 50 | 4.266,999 50 |
| 1891 | 620,988 | 832,185 94 | 464,123 | 453 | 3.239,764 53 | 4.071,950 47 |
| 1892 | 628,591 | 797,878 35 | 408,709 | 417 | 2.286,389 71 | 3.084,268 06 |
| 1893 | 629,892 | 768,616 68 | 387,400 | 277 | 2.140,061 75 | 2.908,678 43 |
| 1894 | 717,076 | 857,525 26 | 433,637 | 485 | 2.063,486 26 | 2.921,011 52 |

SECRETARÍA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

# F. C. MEXICANO,
## comprendiendo los ramales de Apizaco á Puebla y de Ometusco á Pachuca.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




Construyó M. Velázquez de León.

Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.

GOLFO DE MEXICO

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL DE TEHUANTEPEC

ESCALA 1:1.190,000

Construyeron y dibujaron. E. CARDENAS – F. DE GARAY y J.

V° B° E. VELASCO. Gefe de la Seccion

OCEANO PACIFICO

Tip. y Lit. de F. Diaz de Leon S.^s. México.



NÚMERO 2.

# Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS Ó CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Veracruz | Minatitlán | Coatzacoalcos | 0.000 | 0.000 | 309.617 |
| | | Limones | 21.749 | 21.749 | 287.868 |
| | | Chinameca | 15.140 | 36.889 | 272.728 |
| | | Jaltipán | 4.407 | 41.296 | 268.321 |
| | Acayucan | Ojapa | 21.547 | 62.843 | 246.774 |
| | | Almagres | 11.568 | 74.411 | 235.206 |
| | | Juile | 12.589 | 87.000 | 222.617 |
| | | Medias Aguas | 10.284 | 97.284 | 212.333 |
| | | Tortugas | 8.672 | 105.956 | 203.661 |
| | Minatitlán | Naranjos | 2.044 | 108.000 | 201.617 |
| | | Santa Lucrecia | 19.000 | 127.000 | 182.617 |
| | | Los Muertos | 7.000 | 134.000 | 175.617 |
| | | Ubero | 11.000 | 145.000 | 164.617 |
| | | La Puerta | 12.801 | 157.801 | 151.816 |
| Oaxaca | Juchitán | Palomares | 7.199 | 165.000 | 144.617 |
| | | Mogoñé | 17.570 | 182.570 | 127 047 |
| | | Rincón Antonio | 18.176 | 200.746 | 108.871 |
| | | Lagunas | 14.254 | 215.000 | 94.617 |
| | | Chivela | 16.764 | 231.764 | 77.853 |
| | | Río Verde | 10.236 | 242.000 | 67.617 |
| | | San Jerónimo | 18.186 | 260.186 | 49.431 |
| | Tehuantepec | Comitancillo | 9.814 | 270.000 | 39.617 |
| | | Tehuantepec | 18.404 | 288.404 | 21.213 |
| | | Santa Cruz | 2.596 | 291.000 | 18.617 |
| | | Salina Cruz | 18.617 | 309.617 | 0.000 |

Habiéndose terminado en 15 de Octubre de 1894 la construcción del Ferrocarril Nacional é Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, se procede en la actualidad al equipo necesario para la regularidad del servicio de explotación; é igualmente á la reconstrucción de las obras de estructura y de arte que lo demandan, y al arreglo del tráfico para el servicio internacional que ha de ser el que más desarrollo ha de adquirir en lo futuro.

Siendo tan reciente la explotación de este ferrocarril, no es posible consignar los datos referentes á la misma explotación, porque en lo sucesivo podrían influir en los resultados, cuando el tráfico se haya regularizado definitivamente, causando errores en los promedios que se tomen para juzgar de los progresos de dicha explotación.

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | ,, 0 02 | ,, ,, |
| Tercera clase | ,, 0 01½ | ,, ,, |

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Tipos diferenciales por tonelada de 1,000 kilogramos.**

EN MENOS DE CARRO ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **1ª clase.—Distancia gradual:** | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| ,, 101 á 200 ,, | ,, 0 07$^{5}/_{10}$ | ,, 7 50 | ,, 15 50 |
| ,, 201 á 310 ,, | ,, 0 07½ | ,, 7 97 | ,, 23 47 |
| **2ª clase.—Distancia gradual:** | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | ,, 0 07 | ,, 7 00 | ,, 7 00 |
| ,, 101 á 200 ,, | ,, 0 06$^{6}/_{10}$ | ,, 6 60 | ,, 13 60 |
| ,, 201 á 310 ,, | ,, 0 06$^{3}/_{10}$ | ,, 6 93 | ,, 20 53 |
| **3ª clase.—Distancia gradual:** | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | ,, 0 05½ | ,, 5 50 | ,, 5 50 |
| ,, 101 á 200 ,, | ,, 0 05¼ | ,, 5 25 | ,, 10 75 |
| ,, 201 á 310 ,, | ,, 0 05 | ,, 5 50 | ,, 16 25 |

**4ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | \$ 0 04 | \$ 4 00 | „ 4 00 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 $03^{7}/_{10}$ | „ 3 70 | „ 7 70 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 $03^{5}/_{10}$ | „ 3 85 | „ 11 55 |

**5ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 03½ | „ 3 50 | „ 3 50 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 $03^{4}/_{10}$ | „ 3 40 | „ 6 90 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 $03^{3}/_{10}$ | „ 3 63 | „ 10 53 |

**6ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 03⅛ | „ 3 13 | „ 3 13 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 03⅛ | „ 3 12 | „ 6 25 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 03⅛ | „ 3 44 | „ 9 69 |

EN CARRO POR ENTERO.

**1ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | \$ 0 07¼ | \$ 7 25 | „ 7 25 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 07 | „ 7 00 | „ 14 25 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 $06^{8}/_{10}$ | „ 7 48 | „ 21 73 |

**2ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 $06^{3}/_{10}$ | „ 6 30 | „ 6 30 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 06⅛ | „ 6 13 | „ 12 43 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 06 | „ 6 60 | „ 19 03 |

**3ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 05 | „ 5 00 | „ 5 00 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 $04^{8}/_{10}$ | „ 4 80 | „ 9 80 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 $04^{6}/_{10}$ | „ 5 06 | „ 14 86 |

**4ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 $08^{6}/_{10}$ | „ 3 60 | „ 3 60 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 $03^{3}/_{10}$ | „ 3 30 | „ 6 90 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 $03^{3}/_{10}$ | „ 3 63 | „ 10 53 |

**5ª clase.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | „ 0 03¼ | „ 3 25 | „ 3 25 |
| „ 101 á 200 „ | „ 0 03⅛ | „ 3 13 | „ 6 38 |
| „ 201 á 310 „ | „ 0 03⅛ | „ 3 43 | „ 9 81 |

**6ª clase.**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 310 kilómetros | „ 0 03 | „ 9 30 | „ 9 30 |

**7ª clase.**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 310 kilómetros | „ 0 $02^{8}/_{10}$ | „ 8 68 | „ 8 68 |

**8ª clase.**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 310 kilómetros | „ 0 $02^{6}/_{10}$ | „ 8 06 | „ 8 06 |

**9ª clase.**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 310 kilómetros | „ 0 $02^{4}/_{10}$ | „ 7 44 | „ 7 44 |

**10ª clase.**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 310 kilómetros | „ 0 $02^{2}/_{10}$ | „ 6 82 | „ 6 82 |

SECRETARIA DE COMUNICACIONES OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

# CARTA DE LAS VIAS FORANEAS DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO

ESCALA - 1: 119,500

Construyeron y dibujaron: E. CARDENAS = F. DE GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO, Gefe de la Seccion

TLALNEPANTLA

GUADALUPE

ATZCAPOTZALCO

NAUCALPAN

TACUBA

MÉXICO

LAGO DE TEXCOCO

TACUBAYA

LA PIEDAD

IXTACALCO

MIXCOAC

IXTAPALAPA

MEXICALTZINCO

S. ANGEL

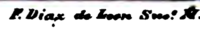
COYOACAN

PEDREGAL

TLALPAM

LAGO DE XOCHIMILCO

XOCHIMILCO






NÚMERO 3.

# Ferrocarriles del Distrito.

### Itinerario Jurisdiccional.

| ESTADOS | DISTRITOS.—ESTACIONES. | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Distrito Federal | México (Plaza de la Constitución) | 0.000 | 0.000 | 17.863 |
| | Garita de la Tlaxpana | 3.750 | 3.750 | 14.113 |
| | Tacuba | 3.185 | 6.935 | 10.928 |
| | Atzcapotzalco | 5.525 | 12.460 | 5.403 |
| México | Tlalnepantla | 5.403 | 17.863 | 0.000 |

La jurisdicción de los demás puntos que toca este ferrocarril corresponde á las Prefecturas del Distrito Federal.

## TARIFAS DE PASAJES.

| | 1ª clase. | 2ª clase. |
|---|---|---|
| México á Tacubaya | $ 0 10 | $ 0 05 |
| „ á la Castañeda | 0 15 | 0 00 |
| „ á Mixcoac por Chapultepec | 0 15 | 0 08 |
| „ á San Angel por Chapultepec | 0 20 | 0 11 |
| „ á la Piedad y Nalvarte | 0 10 | 0 05 |
| „ á San Angel por la Piedad | 0 20 | 0 11 |
| „ á Churubusco | 0 15 | 0 08 |
| „ á San Angel por Churubusco | 0 20 | 0 11 |
| „ á Tlálpam | 0 30 | 0 16 |
| „ á la Ladrillera | 0 12 | 0 06 |
| „ á San Antonio | 0 22 | 0 12 |
| „ á Guadalupe | 0 12 | 0 06 |
| „ á Dolores | 0 18 | 0 09 |
| „ á Tacuba | 0 12 | 0 06 |
| „ al Panteón Español | 0 18 | 0 00 |
| „ á Atzcapotzalco | 0 18 | 0 09 |
| „ á Puente de Vigas | 0 25 | 0 12 |
| „ á Tlalnepantla y viceversa | 0 31 | 0 15 |
| Líneas urbanas | 0 06 | 0 00 |
| México á San Pedro de los Pinos | 0 12 | 0 06 |
| „ á Penitenciaría | 0 06 | 0 04 |
| „ al Peñón | 0 12 | 0 06 |
| „ á Santa Anita ó Ixtacalco | 0 12 | 0 06 |
| „ á San Juanico ó Mexicaltzingo | 0 18 | 0 09 |
| „ á Ixtapalapan | 0 20 | 0 10 |
| Intermedios | 0 06 | 0 03 |

## TARIFAS ESPECIALES.

Por un wagón de 1ª clase, 2ª ó mediano, en los días ordinarios, para sólo 25 personas, se pagará según la tarifa siguiente:

| ESTACIONES. | De 6 de la mañana á 7 de la noche | De 7 á 12 de la noche | De 12 de la noche en adelante |
|---|---|---|---|
| De México á Tacubaya, Tacuba, Guadalupe, Peñón ó la Piedad. | $ 3 00 | $ 6 00 | $ 10 00 |
| „ á Mixcoac, Atzcapotzalco, Dolores ó Panteón Español | 4 00 | 8 00 | 12 00 |
| „ á San Angel | 5 00 | 10 00 | 15 00 |
| „ á Coyoacán ó Puente de Vigas | 6 00 | 12 00 | 18 00 |
| „ á San Antonio, Tlálpam ó Tlalnepantla | 7 00 | 14 00 | 20 00 |
| „ á la Fábrica de San Fernando | 9 00 | 16 00 | 22 00 |
| „ á Isla de Venegas, Jamaica, Sta. Anita ó Ixtacalco. | 3 00 | 6 00 | 10 00 |
| „ á San Juanico ó Mexicaltzingo | 4 00 | 8 00 | 12 00 |
| „ á Ixtapalapa | 5 00 | 10 00 | 15 00 |

**Nota.**—La anterior tarifa se refiere sólo al viaje de ida ó regreso; y si fuere ocupado para hacerlo redondo dentro de las dos horas siguientes, después de terminado el viaje, se pagará un 50 por 100 más de la referida tarifa. En el interior de la

**Ciudad se cobrará el mínimum de la tarifa, y para fuera, solamente se darán wagones especiales al que los solicite, desde la capital á cualquiera de los puntos donde tocan las líneas, ó de cualquiera de estos puntos hasta la Capital.—El pago se hace adelantado.**

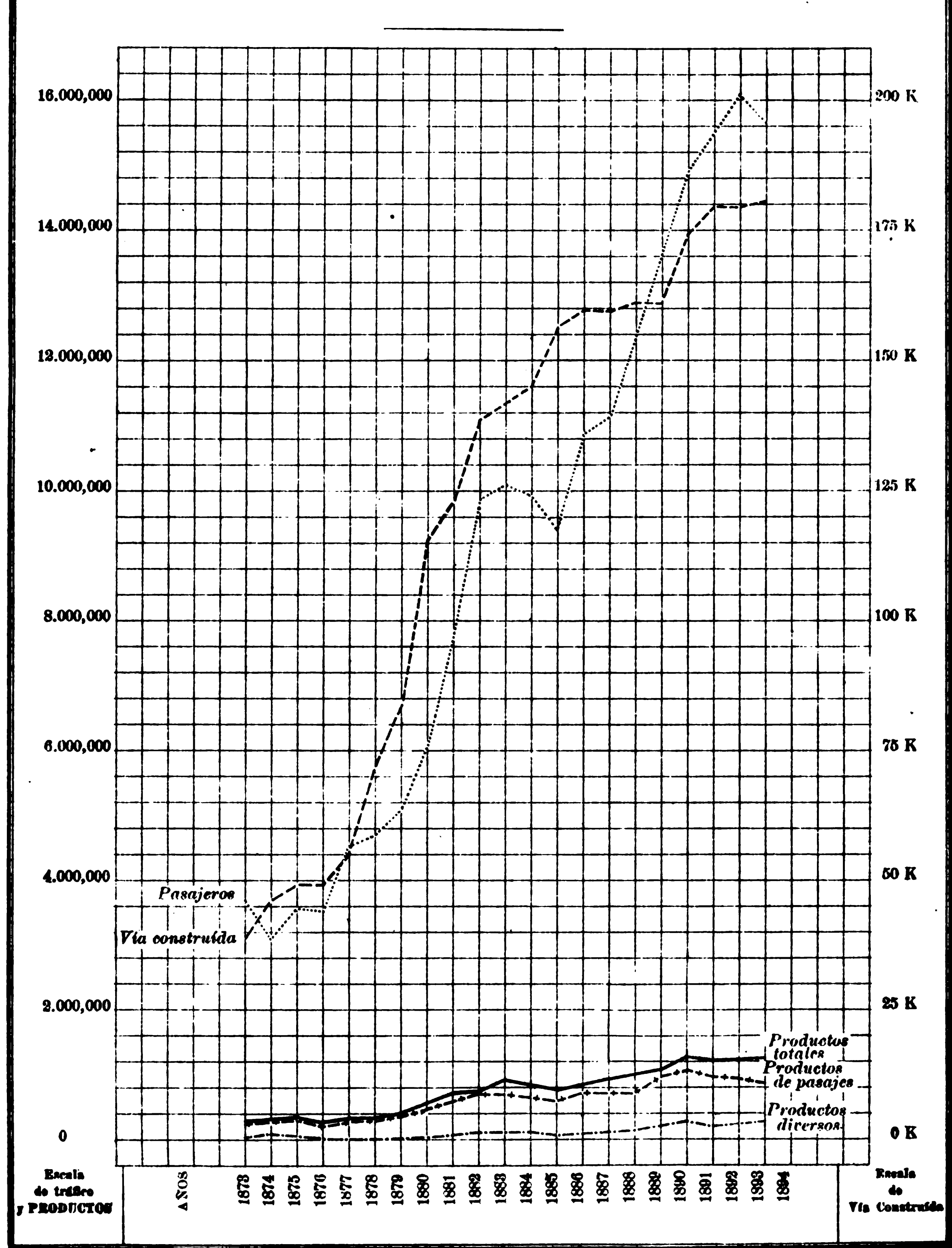
## TARIFAS DE CARGA.

**Plataformas por entero, con capacidad máxima, en peso de 320 arrobas.**

| | | |
|---|---|---|
| De México | á Tacubaya, Tacuba, Guadalupe, Peñón ó la Piedad, un viaje | $ 3 00 |
| „ | á Mixcoac, Atzcapotzalco, Dolores ó Panteón Español, un viaje | 4 00 |
| „ | á San Angel, un viaje | 5 00 |
| „ | á Coyoacán ó Puente de Vigas, un viaje | 5 50 |
| „ | á San Antonio, Tlálpam ó Tlalnepantla, un viaje | 6 00 |
| „ | á la Fábrica de San Fernando, un viaje | 8 00 |
| „ | á Isla de Venegas, Jamaica, Santa Anita ó Ixtacalco, un viaje | 3 00 |
| „ | á San Juanico ó Mexicaltzingo, un viaje | 4 00 |
| „ | á Ixtapalapa, un viaje | 5 00 |

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA. | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1873 | 3.760,653 | $ 232,347 92 | (No se hace cómputo.) | (No se hace cómputo.) | $ 16,421 10 | $ 248,769 02 |
| 1874 | 3.088,808 | 240,277 12 | | | 29,628 70 | 269,905 82 |
| 1875 | 3.597,197 | 286,248 25 | | | 23,644 10 | 309,892 35 |
| 1876 | 3.545,589 | 278,068 94 | | | 19,289 15 | 297,358 09 |
| 1877 | 4.455,595 | 357,262 43 | | | 14,179 54 | 371,441 97 |
| 1878 | 4.605,223 | 360,175 98 | | | 6,752 49 | 366,928 47 |
| 1879 | 5.084,669 | 390,298 10 | | | 8,089 47 | 398,387 57 |
| 1880 | 6.165,461 | 458,547 60 | | | 19,020 46 | 477,568 06 |
| 1881 | 7.675,829 | 586,167 20 | | | 52,547 54 | 638,714 74 |
| 1882 | 9.851,614 | 703,422 06 | | | 87,584 95 | 791,007 01 |
| 1883 | 10.101,302 | 775,550 34 | | | 90,644 72 | 866,195 06 |
| 1884 | 9.926,621 | 717,264 90 | | | 114,307 69 | 831,572 59 |
| 1885 | 9.407,751 | 690,457 87 | | | 63,423 48 | 753,881 35 |
| 1886 | 10.841,928 | 746,107 46 | | | 134,133 77 | 880,241 23 |
| 1887 | 11.121,575 | 810,974 85 | | | 155,972 22 | 966,949 07 |
| 1888 | 12.185,031 | 881,646 36 | | | 171,418 11 | 1.053,064 47 |
| 1889 | 13.533,217 | 981,922 98 | | | 203,011 13 | 1.184,934 11 |
| 1890 | 14.457,203 | 1.028,871 57 | | | 247,868 09 | 1.276,739 66 |
| 1891 | 15.585,919 | 1.002,224 50 | | | 206,601 54 | 1.208,826 04 |
| 1892 | 16.164,644 | 1.023,617 85 | | | 194,358 01 | 1.217,975 86 |
| 1893 | 15.622,879 | 990,265 03 | | | 217,905 64 | 1.208,170 67 |
| 1894 | 15.844,425 | 1.028,430 01 | | | 230,935 43 | 1.259,365 44 |


SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS
Sección Segunda.
F. C. DEL DISTRITO.
DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.
16.000,000
14.000,000
12.000,000
10.000,000
8.000,000
6.000,000
4.000,000
2.000,000
0
200 K
175 K
150 K
125 K
100 K
75 K
50 K
25 K
0 K
Pasajeros
Vía construída
Productos totales
Productos de pasajes
Productos diversos
Escala de tráfico y PRODUCTOS
AÑOS
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
Escala de Vía Construída
Construyó M. Velázquez de León.
Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# Carta del Ferrocarril de Sonora

ESCALA - 1:4.500.000

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS — E. de BARAY y J.

Vº Bº E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

NOGALES
ALTAR
MAGDALENA
ARIZPE
BABISPE
CRUCES
OPOSURA
GALEANA
URES
ZAHUARIPA
HERMOSILLO
TEMOSOCHIC
CHIHUAHUA
CONCEPCION
COSIHUIRIACHIC
SATEVO
GUAYMAS
GUAZAPARES
URIQUE
BATOPILAS
ALAMOS
PARRAL
ALLENDE
FUERTE
BALLEZA
S. GERONIMO
S. PABLO

Lit. de F. Diaz de Leon Suc.s Mº

NÚMERO 6.

# Ferrocarril de Sonora.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Sonora | Guaymas | Guaymas | 000.000 | 000.000 | 422.302 |
| | | Batuecas | 3.000 | 3.000 | 419.302 |
| | | Long Bridge | 3.600 | 6.600 | 415.702 |
| | | Batamotal | 5.500 | 12.100 | 410.202 |
| | | Maytorena | 11.900 | 24.000 | 398.302 |
| | | Santa Rosa | 8.200 | 32.200 | 390.102 |
| | | Ortiz | 15.400 | 47.600 | 374.702 |
| | | Moreno | 24.600 | 72.200 | 350.102 |
| | Hermosillo | Torres | 30.600 | 102.800 | 319.502 |
| | | Williard | 23.500 | 126.300 | 296.002 |
| | | Hermosillo | 18.100 | 144.400 | 277.902 |
| | | Zamora | 21.500 | 165.900 | 256.402 |
| | Ures | Pesqueira | 13.300 | 179.200 | 243.102 |
| | | Carbó | 34.300 | 213.500 | 208.802 |
| | | Posa | 19.900 | 233.400 | 188.902 |
| | | Querobabi | 22.700 | 256.100 | 166.202 |
| | Magdalena | Puerto | 12.800 | 268.900 | 153.402 |
| | | Llano | 25.000 | 293.900 | 128.402 |
| | | Santa Ana | 23.100 | 317.000 | 105.302 |
| | | Magdalena | 18.300 | 335.300 | 87.002 |
| | | San Ignacio | 7.100 | 342.400 | 79.902 |
| | | Pierson | 3.800 | 346.200 | 76.102 |
| | | Yumuris | 7.900 | 354.100 | 68.202 |
| | | Casita | 24.600 | 375.700 | 43.602 |
| | | Cibuta | 9.800 | 388.500 | 33.802 |
| | | Agua Zarca | 14.400 | 402.900 | 19.402 |
| | | Encina | 9.100 | 412.000 | 10.302 |
| | | Nogales | 10.302 | 422.302 | 000.000 |

El desarrollo de la vía es de 422 kilómetros 302 metros.

## TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase .......................... $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase .......................... 0 02 „ „
Tercera clase .......................... 0 01½ „ „

Exceso de equipaje por 1,000 kilos $ 0 18 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por 1,000 kilos y por kilómetro.**

Clase especial, M. C. E. .......................... $ 0 12 C. E. $ 0 10
Primera clase, M. C. E. .......................... 0 06 C. E. 0 05¼
Segunda clase, M. C. E. .......................... 0 04 C. E. 0 03⅞
Tercera clase, M. C. E. .......................... 0 02¼ C. E. 0 02⅛

Estas tarifas son diferenciales de base decreciente, siendo los tipos expresados los iniciales.

## TARIFAS ESPECIALES

**para trenes especiales de pasajeros y coches especiales de pasajeros, anexos á los trenes ordinarios.**

Los precios que se fijan á continuación se entienden para trenes especiales compuestos de locomotora y un coche ordinario para pasajeros, de la clase que la Empresa halle más conveniente poder facilitar; mas no son aplicables á trenes con coches dormitorios ó particulares que están sujetos á arreglos especiales.

| Kilómetros | Importe | Kilómetros | Importe |
|---|---|---|---|
| 13 | $ 25 00 | 238 | $ 425 00 |
| 24 | 45 00 | 260 | 465 00 |
| 33 | 57 50 | 273 | 487 50 |
| 48 | 85 00 | 298 | 532 50 |
| 73 | 127 50 | 321 | 575 00 |
| 103 | 185 00 | 340 | 605 00 |
| 127 | 225 00 | 351 | 625 00 |
| 145 | 260 00 | 359 | 642 50 |
| 170 | 305 00 | 365 | 652 50 |
| 184 | 327 50 | 427 | 760 00 |
| 218 | 390 00 | | |

Dichos precios se calcularán sobre la verdadera distancia recorrida por los trenes, independientemente de los puntos entre los que se requieran los trenes especiales.

Todo tren especial á los precios citados da derecho al pasaje hasta de 15 personas, á menos de arreglo especial en contrario en cada caso.

El aumento de cada coche extraordinario en un tren especial implicará el pago de 15 pasajes sencillos en primera clase y por la distancia que deba recorrer el tren especial, á menos de arreglo convencional en contrario en cada caso.

En los trenes ordinarios mixtos de esta Empresa se agregarán coches especiales de la clase que buenamente pueda facilitarse, mediante los precios siguientes:

En coche de primera clase, 15 pasajes de primera clase.
„ „ „ segunda „ 20 „ „ segunda „
„ „ „ tercera „ 30 „ „ tercera „

Por cada persona que exceda de 15 se cobrará el pasaje correspondiente á la clase de coche ocupado.

Dichos pasajes se entienden por la distancia que recorran los pasajeros en coches especiales.

Todo pasajero en trenes especiales tiene derecho á 50 kilogramos de equipaje libre, siempre que éste pueda ir dentro de los coches sin causar desperfectos á éstos.

En los coches especiales agregados á trenes ordinarios sólo se permitirán 15 kilogramos de equipaje libre por pasajero, cuyo equipaje será registrado y depositado en el coche de equipajes.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1881 | ...... | $ 11,303 29 | ...... | ... | $ 17,254 95 | $ 28,558 24 |
| 1882 | ...... | 68,410 83 | ...... | ... | 157,694 60 | 226,105 43 |
| 1883 | 33,464 | 99,461 33 | 24,202 | 791 | 119,347 56 | 218,808 89 |
| 1884 | 36,428 | 87,793 47 | 21,115 | 382 | 108,531 43 | 194,324 90 |
| 1885 | 47,271 | 101,918 90 | 29,927 | 682 | 193,189 89 | 295,108 79 |
| 1886 | 45,298 | 98,613 06 | 33,635 | 621 | 191,981 24 | 290,549 30 |
| 1887 | 38,189 | 87,098 20 | 34,660 | 670 | 193,981 40 | 281,079 60 |
| 1888 | 38,335 | 84,143 57 | 37,621 | 060 | 204,146 63 | 288,290 20 |
| 1889 | 44,691 | 104,367 85 | 43,321 | 710 | 239,697 67 | 344,065 52 |
| 1890 | 48,196 | 97,662 48 | 46,147 | 870 | 259,360 01 | 357,022 49 |
| 1891 | 56,565 | 112,919 18 | 53,947 | 663 | 332,938 65 | 445,857 83 |
| 1892 | 54,621 | 119,784 37 | 58,867 | 359 | 363,128 91 | 482,917 28 |
| 1893 | 52,678 | 126,657 56 | 63,687 | 055 | 393,319 17 | 519,976 73 |



# SECRETARIA
DE
## COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

**Sección Segunda.**

## F. C. de SONORA.

### DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.

Vía construída

Total productos

Productos diversos

Productos de pasajes

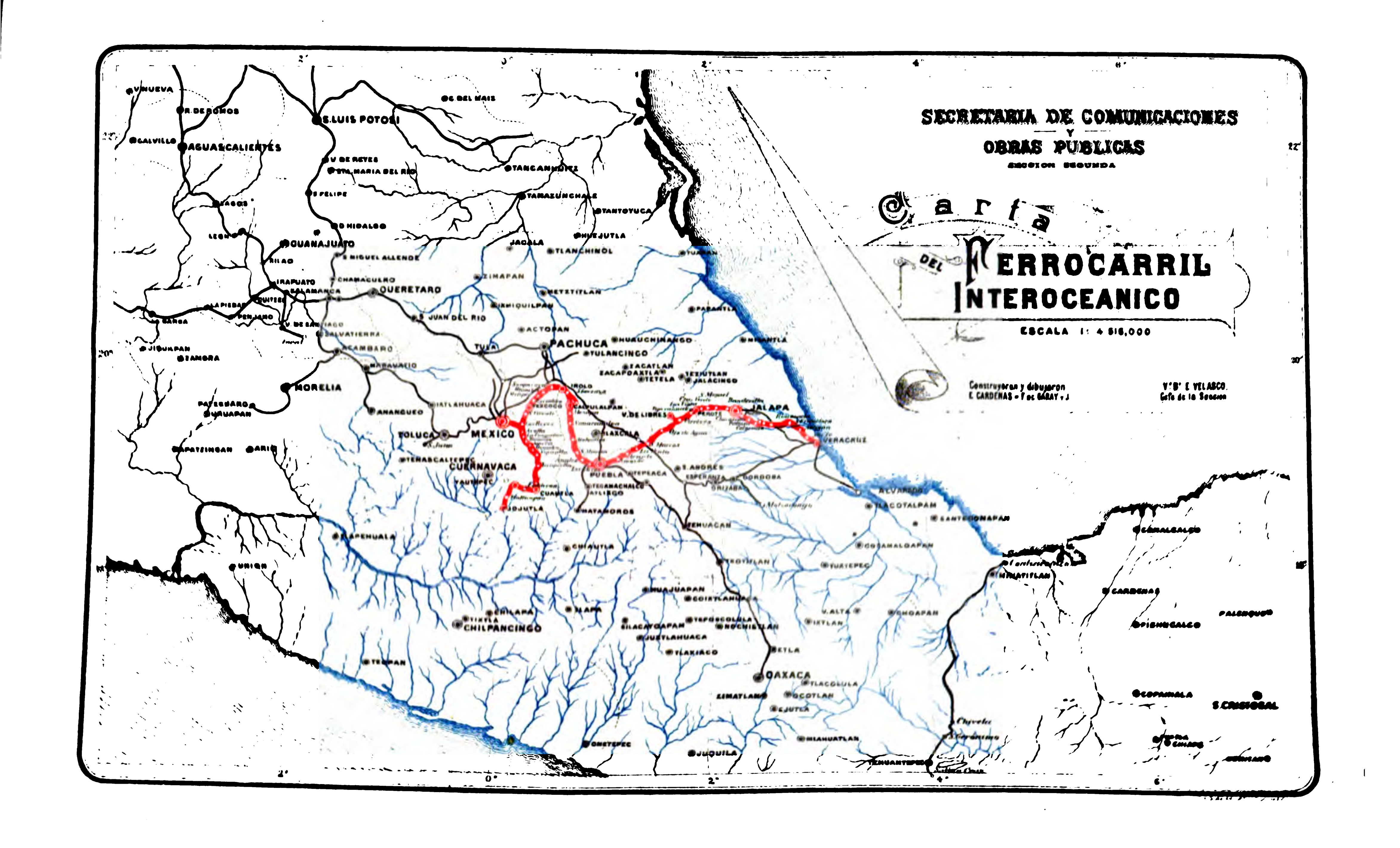
Pasajeros

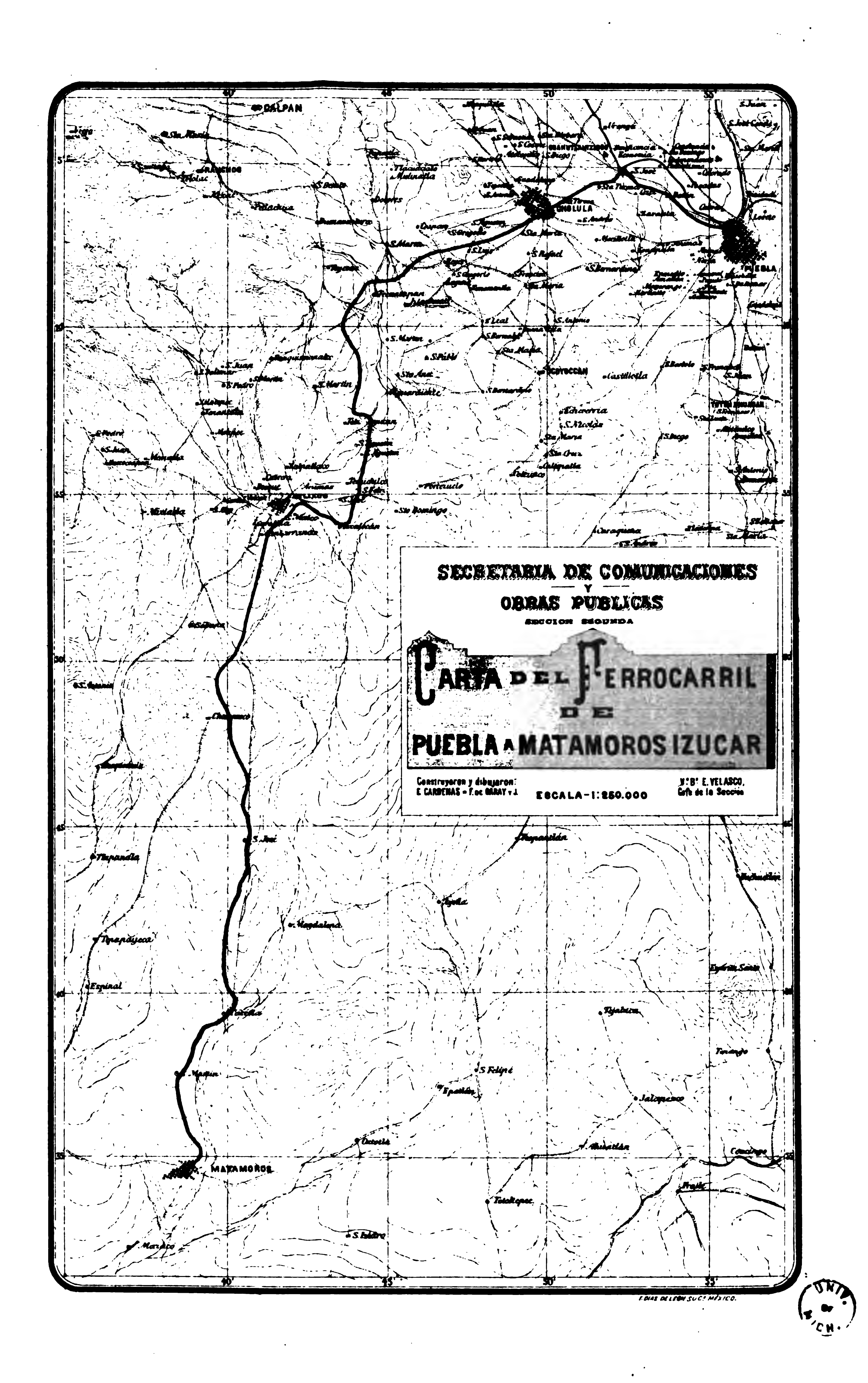
Carga

| Escala de tráfico y PRODUCTOS | Escala de Vía Construída |
|---|---|
| 800,000 | 400 K |
| 700,000 | 350 K |
| 600,000 | 300 K |
| 500,000 | 250 K |
| 400,000 | 200 K |
| 300,000 | 150 K |
| 200,000 | 100 K |
| 100,000 | 50 K |
| 0 | 0 K |

AÑOS: 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894

*Construyó M. Velázquez de León.* — *Ing. E. Velasco, jefe de la sección.*


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
Carta
DEL
FERROCARRIL
INTEROCEANICO
ESCALA 1: 4 516,000
Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.
V.º B.º E. VELASCO.
Gefe de la Seccion
S. LUIS POTOSI
AGUASCALIENTES
GUANAJUATO
QUERETARO
PACHUCA
TULANCINGO
MORELIA
TOLUCA
MEXICO
CUERNAVACA
PUEBLA
TLAXCALA
JALAPA
VERACRUZ
ALVARADO
TLACOTALPAM
ORIZABA
CORDOBA
TEHUACAN
OAXACA
CHILPANCINGO
JOJUTLA
MATAMOROS
TULA
ACTOPAN
ZIMAPAN
JACALA
TAMAZUNCHALE
TANTOYUCA
TUXPAN
PAPANTLA
MISANTLA
TETELA
ZACATLAN
ZACAPOAXTLA
TEZIUTLAN
JALACINGO
HUAUCHINANGO
TLANCHINOL
HUEJUTLA
IRAPUATO
SALAMANCA
CELAYA
S. MIGUEL ALLENDE
S. JUAN DEL RIO
ACAMBARO
MARAVATIO
ANGANGUEO
ZAMORA
PATZCUARO
URUAPAN
APATZINGAN
TENANCINGO
TETECALA
CUAUTLA
ATLIXCO
S. ANDRES
ESPERANZA
TEPEACA
CHIAUTLA
TLAPA
HUAJUAPAN
TLAXIACO
JUXTLAHUACA
NOCHIXTLAN
ETLA
TLACOLULA
OCOTLAN
EJUTLA
ZIMATLAN
MIAHUATLAN
JUQUILA
OMETEPEC
TEHUANTEPEC
JUCHITAN
COSAMALOAPAN
TUXTEPEC
CHOAPAN
V. ALTA
IXTLAN
MINATITLAN
SANTECOMAPAN
CARDENAS
PALENQUE
S. CRISTOBAL
TLALPAN
TEXCOCO
IXTLAHUACA
S. LUIS DE LA PAZ
SANTA MARIA DEL RIO
HIDALGO
S. FELIPE
LEON
SILAO
LAGOS
PENJAMO
S. DE LAS CRUCES
R. DE POZOS
TANCANHUITZ


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
PUEBLA A MATAMOROS IZUCAR
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.
ESCALA-1:250.000
V.° B.° E. VELASCO,
Gefe de la Sección
CALPAN
CHOLULA
PUEBLA
MATAMOROS
S. Domingo
Tlapanala
Tepapayeca
Espinal
S. Felipe
Jalapasco
Tenango
S. Isidro
Tatetlapec
50
45
40
55

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

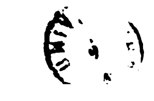
# Carta del Ferrocarril Interoceanico

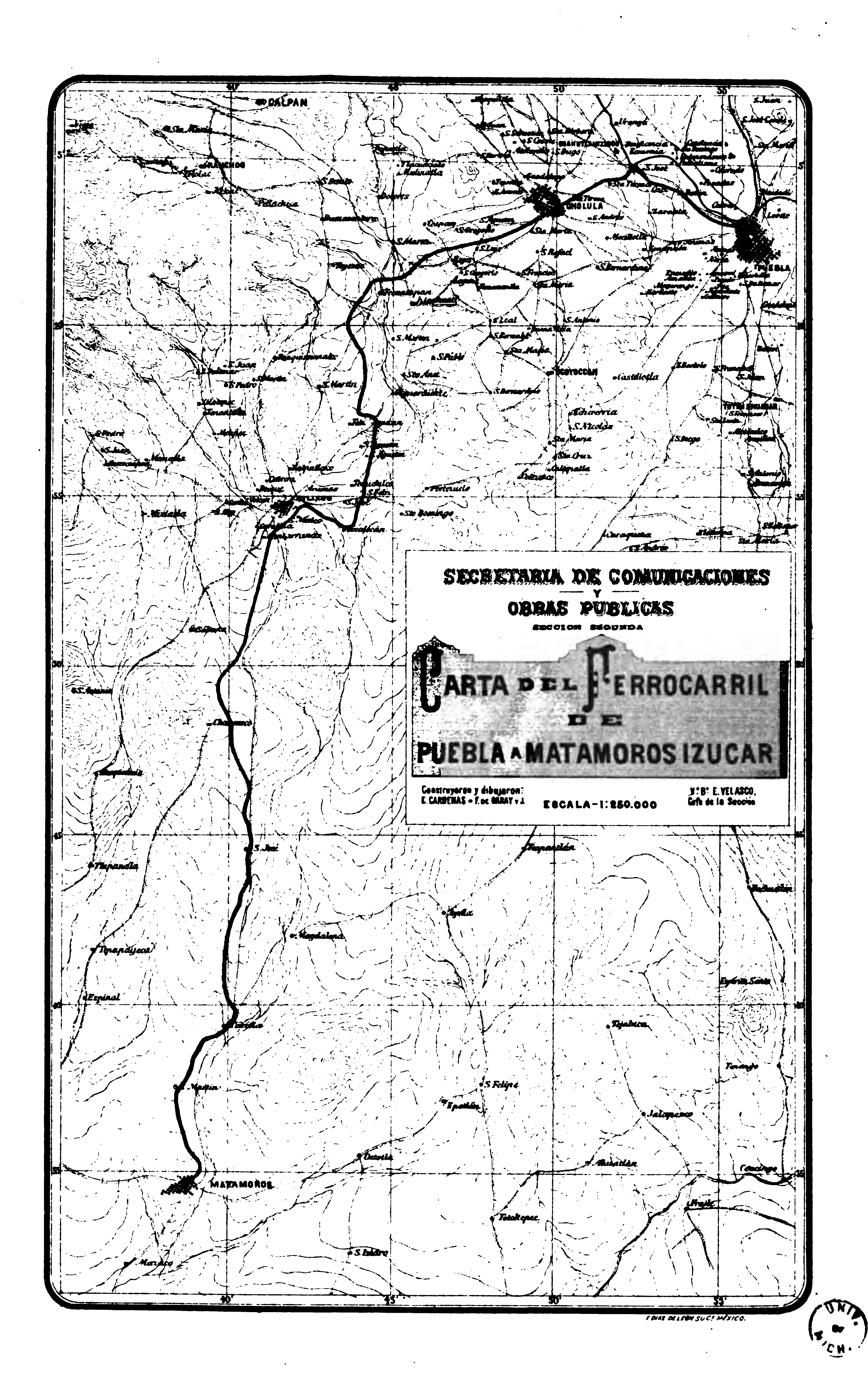
ESCALA 1: 4 516,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS = F. DE GARAY y J.

V.°B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

S. LUIS POTOSI
AGUASCALIENTES
GUANAJUATO
QUERETARO
PACHUCA
MORELIA
TOLUCA
MEXICO
CUERNAVACA
PUEBLA
TLAXCALA
JALAPA
VERACRUZ
ALVARADO
TLACOTALPAM
OAXACA
CHILPANCINGO
S. CRISTOBAL
TEHUANTEPEC
MINATITLAN
TULA
TULANCINGO
V. DE LIBRES
PEROTE
ORIZABA
CORDOBA
TEHUACAN
CUAUTLA
JOJUTLA
MATAMOROS
ATLIXCO
TEPEACA
TECAMACHALCO
S. ANDRES
ESPERANZA
TEZIUTLAN
JALACINGO
ZACATLAN
TETELA
HUAUCHINANGO
PAPANTLA
MISANTLA
TUXPAN
TANTOYUCA
HUEJUTLA
TLANCHINOL
ZIMAPAN
JACALA
TAMAZUNCHALE
TANCANHUITZ
C. DEL MAIZ
CALVILLO
V. NUEVA
R. DE ROMOS
LAGOS
LEON
SILAO
IRAPUATO
SALAMANCA
CELAYA
S. MIGUEL ALLENDE
D. HIDALGO
S. FELIPE
V. DE REYES
STA. MARIA DEL RIO
S. JUAN DEL RIO
ACTOPAN
IXMIQUILPAN
METZTITLAN
ACAMBARO
MARAVATIO
SALVATIERRA
LA PIEDAD
PENJAMO
LA BARCA
JIQUILPAN
ZAMORA
PATZCUARO
URUAPAN
APATZINGAN
ARIO
ANANGUEO
IXTLAHUACA
TENASCALTEPEC
YAUTEPEC
TLAPEHUALA
UNION
TECPAN
CHILAPA
TIXTLA
TLAPA
CHIAUTLA
OMETEPEC
JUQUILA
HUAJUAPAN
COIXTLAHUACA
TEPOSCOLULA
NOCHISTLAN
SILACAYOAPAM
JUXTLAHUACA
TLAXIACO
ETLA
TLACOLULA
OCOTLAN
EJUTLA
ZIMATLAN
MIAHUATLAN
TEOTITLAN
TUXTEPEC
COSAMALOAPAN
IXTLAN
V. ALTA
CHOAPAN
SANTECOMAPAN
ACAYUCAN
CARDENAS
PICHUCALCO
PALENQUE
CONALCALCO
COPAINALA
TUXTLA
CHIAPA
COMITAN




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL DE PUEBLA A MATAMOROS IZUCAR
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS = F. DE GARAY y J.
ESCALA - 1:250.000
Vº Bº E. VELASCO,
Gefe de la Seccion
CALPAN
CHOLULA
PUEBLA
MATAMOROS
S. José
S. Felipe
Jalapazco
Tianguismanalco
Chalchihuapan
Atlixco
Huaquechula
Tepeojuma
Tlapanala
Tepeojuma
Espinal
Tlapanalá
Tepapayeca
Tejaluca
Tochimilco
Cuaxocotla

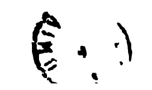
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

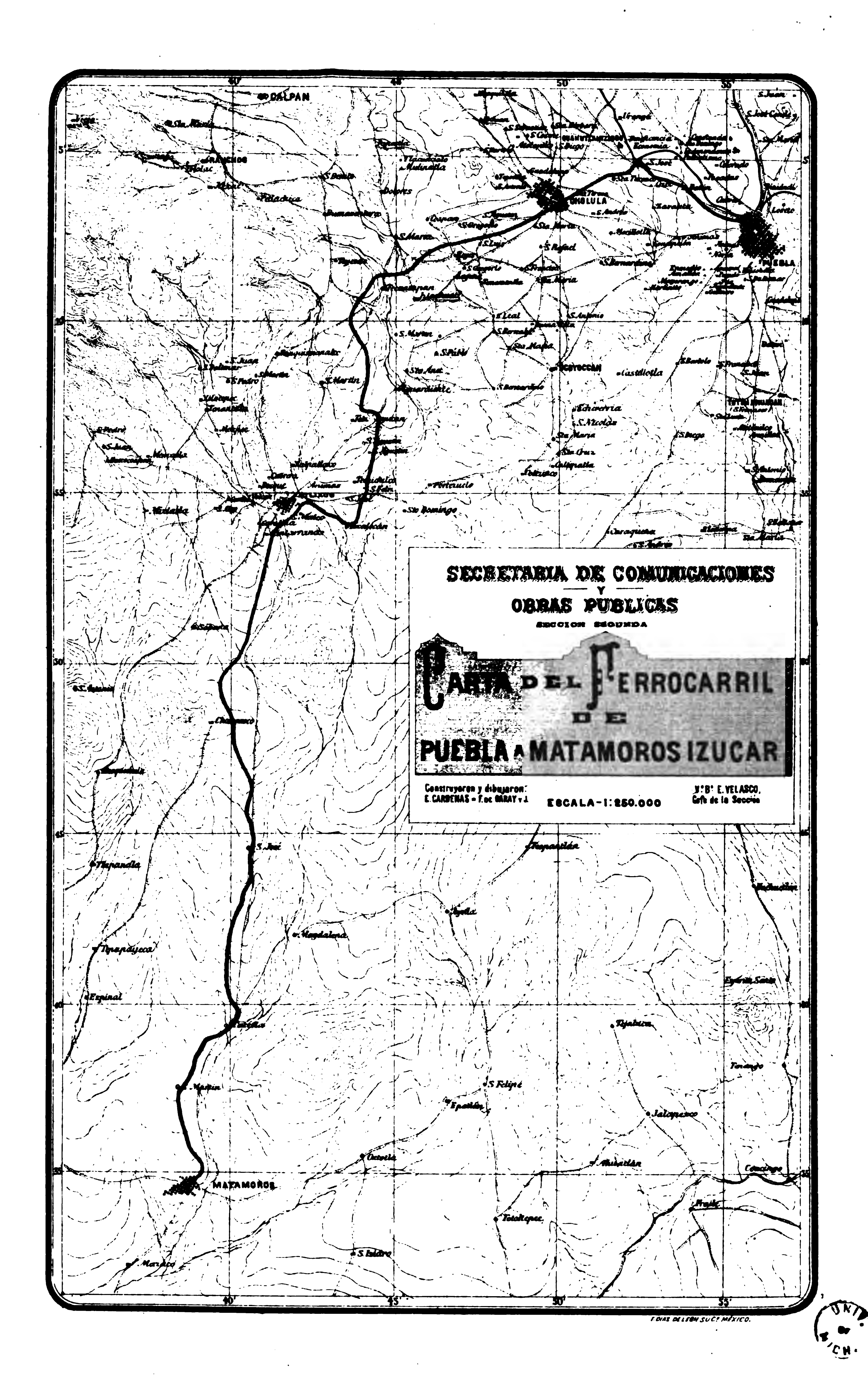
# Carta del Ferrocarril Interoceanico

ESCALA 1: 4 516,000

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
PUEBLA A MATAMOROS IZUCAR
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS – F. de GARAY y J.
ESCALA – 1:250.000
V.° B.° E. VELASCO,
Gefe de la Sección
CALPAN
CHOLULA
PUEBLA
MATAMOROS
40'
45'
50'
55'
I. DIAZ DE LEON SUC.ᵉ MEXICO.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

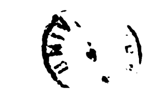
# Carta del Ferrocarril Interoceanico

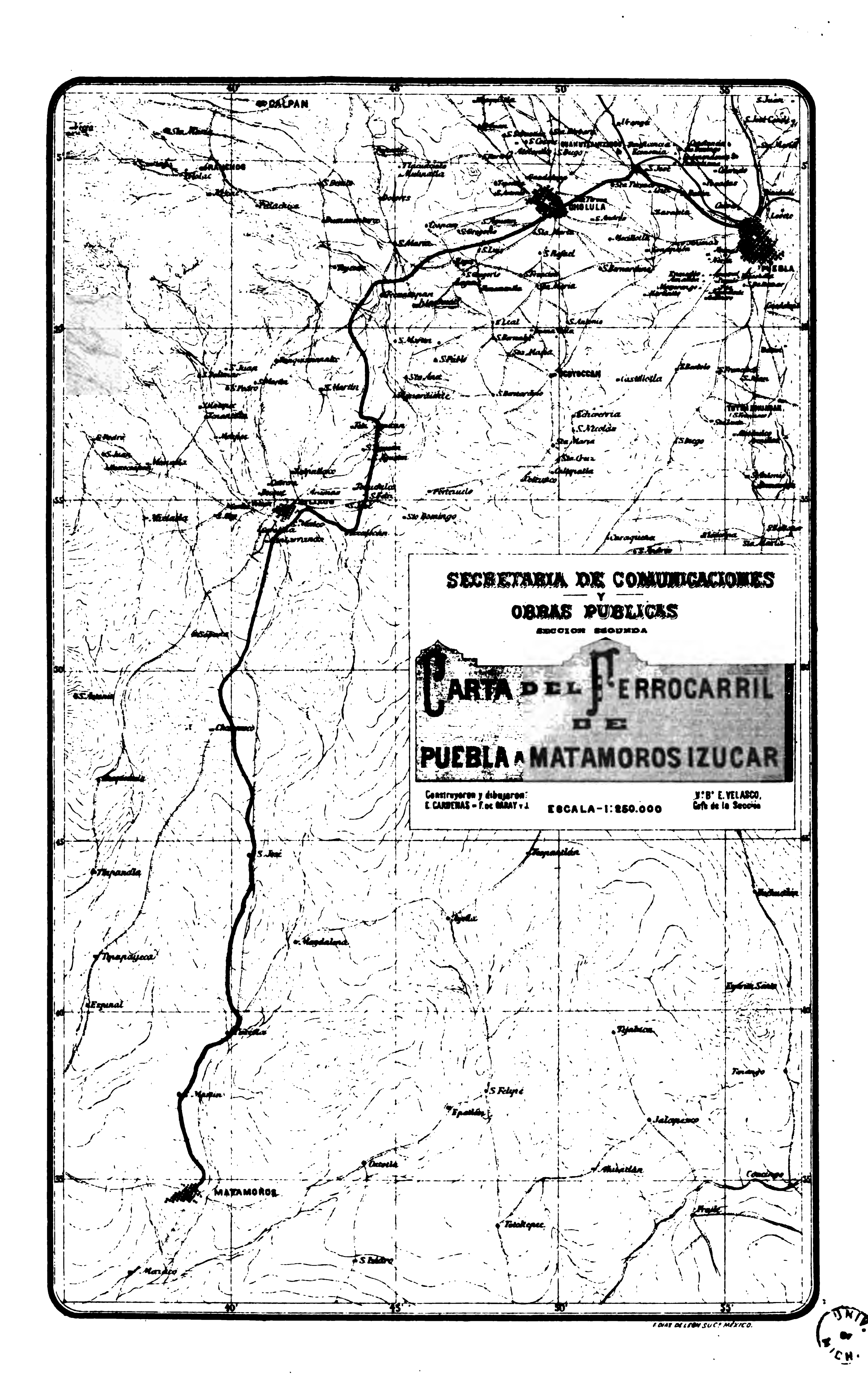
ESCALA 1: 4 516,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS = F. DE GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

V. NUEVA
R. DE ROMOS
S. LUIS POTOSI
C. DEL MAIZ
CALVILLO
AGUASCALIENTES
V. DE REYES
STA. MARIA DEL RIO
TANCANHUITZ
S. FELIPE
TAMAZUNCHALE
TANTOYUCA
LAGOS
D. HIDALGO
HUEJUTLA
LEON
GUANAJUATO
JACALA
TLANCHINOL
TUXPAN
S. MIGUEL ALLENDE
SILAO
IRAPUATO
CHAMACUERO
ZIMAPAN
SALAMANCA
QUERETARO
METZTITLAN
CUITZEO
LA PIEDAD
PENJAMO
IXMIQUILPAN
PAPANTLA
LA BARCA
V. DE SANTIAGO
S. JUAN DEL RIO
SALVATIERRA
ACTOPAN
MISANTLA
JIQUILPAN
ACAMBARO
TULA
PACHUCA
HUAUCHINANGO
ZAMORA
TULANCINGO
MARAVATIO
ZACATLAN
ZACAPOAXTLA
TETELA
TEZIUTLAN
JALACINGO
MORELIA
PATZCUARO
URUAPAN
IXTLAHUACA
ANANGUEO
V. DE LIBRES
PEROTE
JALAPA
TOLUCA
MEXICO
TEXCOCO
CALPULALPAN
TLAXCALA
VERACRUZ
APATZINGAN
ARIO
TEMASCALTEPEC
CUERNAVACA
PUEBLA
TEPEACA
S. ANDRES
ESPERANZA
CORDOBA
ORIZABA
YAUTEPEC
CUAUTLA
TECAMACHALCO
ATLIXCO
ALVARADO
TLACOTALPAM
JOJUTLA
MATAMOROS
SANTECOMAPAN
TEHUACAN
TLALPEHUALA
COMALCALCO
CHIAUTLA
COSAMALOAPAN
TEOTITLAN
TUXTEPEC
UNION
MINATITLAN
HUAJUAPAN
COIXTLAHUACA
CARDENAS
CHILAPA
TLAPA
V. ALTA
CHOAPAN
PALENQUE
TIXTLA
CHILPANCINGO
SILACAYOAPAM
TEPOSCOLULA
NOCHISTLAN
IXTLAN
PICHUCALCO
JUXTLAHUACA
TLAXIACO
ETLA
TECPAN
OAXACA
TLACOLULA
COPAINALA
ZIMATLAN
OCOTLAN
S. CRISTOBAL
EJUTLA
OMETEPEC
MIAHUATLAN
JUQUILA
TEHUANTEPEC
TUXTLA
CHIAPA
COMITAN




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
PUEBLA A MATAMOROS IZUCAR
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS – F. de GARAY y J.
ESCALA – 1: 250.000
V° B° E. VELASCO,
Gefe de la Seccion
CALPAN
CHOLULA
PUEBLA
MATAMOROS
S. José
Chaucaco
Tlapanala
Tepapayeca
Magdalena
S. Felipe
Epatlán
Ocotitla
Tolaltepec
S. Pedro
Jalapasco
Ahuatlán
1. DIAZ DE LEON SUC.S MEXICO.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

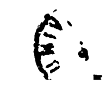
# Carta del Ferrocarril Interoceanico

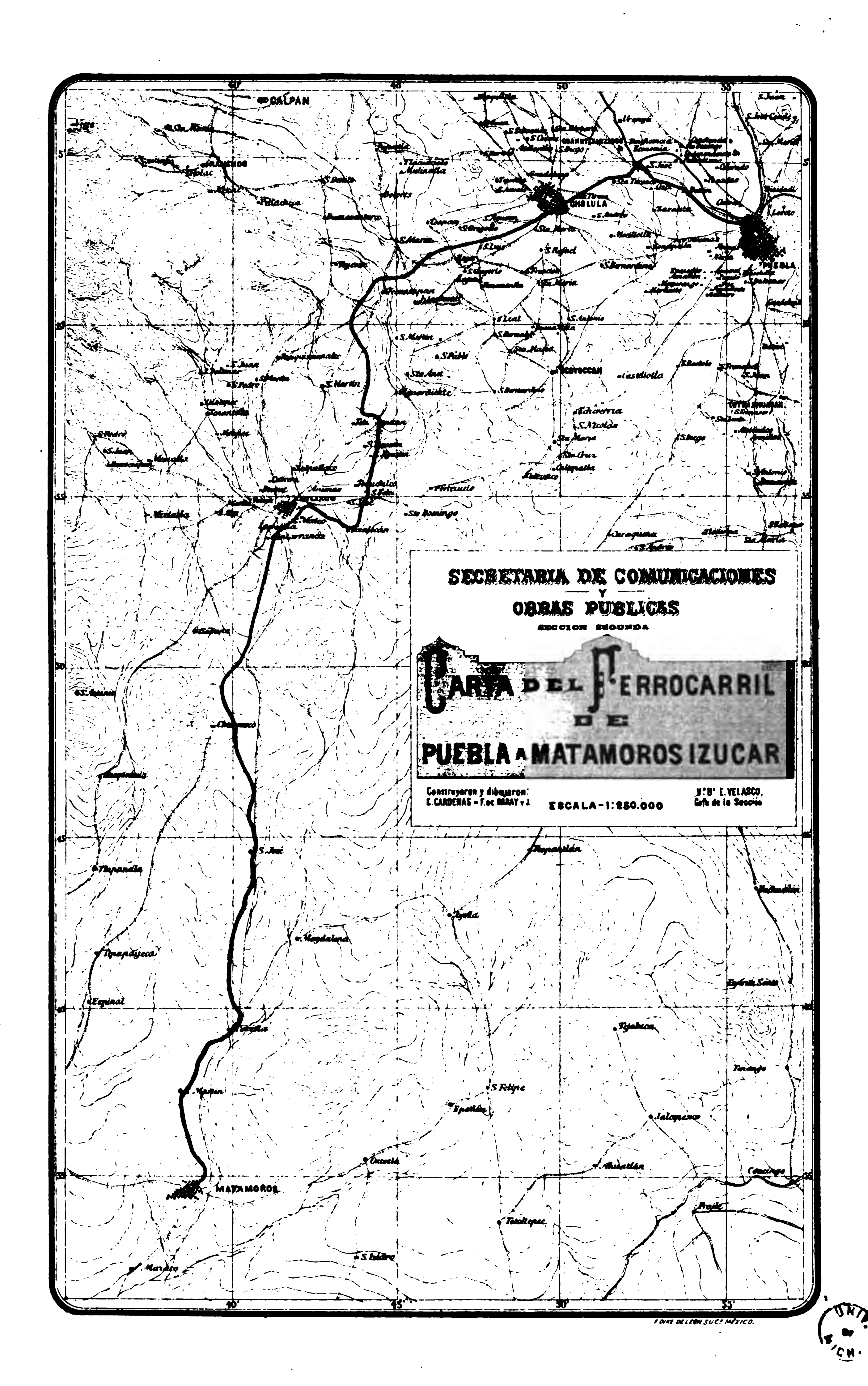
ESCALA 1: 4 516,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.

V.°B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

V. NUEVA
R. DE ROMOS
S. LUIS POTOSI
C. DEL MAIZ
CALVILLO
AGUASCALIENTES
V. DE REYES
STA. MARIA DEL RIO
TANCANHUITZ
S. FELIPE
TAMAZUNCHALE
LAGOS
TANTOYUCA
D. HIDALGO
LEON
GUANAJUATO
JACALA
HUEJUTLA
TLANCHINOL
TUXPAN
S. MIGUEL ALLENDE
SILAO
CHAMACUERO
ZIMAPAN
IRAPUATO
SALAMANCA
QUERETARO
METZTITLAN
LA PIEDAD
CUITZEO
IXMIQUILPAN
PAPANTLA
PENJAMO
S. JUAN DEL RIO
LA BARCA
V. DE SANTIAGO
ACTOPAN
SALVATIERRA
MISANTLA
JIQUILPAN
ACAMBARO
TULA
PACHUCA
HUAUCHINANGO
ZAMORA
TULANCINGO
MARAVATIO
ZACATLAN
ZACAPOAXTLA
TEZIUTLAN
TETELA
JALACINGO
MORELIA
IXTLAHUACA
IROLO
PATZCUARO
URUAPAN
ANANGUEO
TEXCOCO
CALPULALPAN
V. DE LIBRES
PEROTE
JALAPA
MEXICO
TOLUCA
TLAXCALA
VERACRUZ
APATZINGAN
ARIO
TENASCALTEPEC
CUERNAVACA
PUEBLA
TEPEACA
S. ANDRES
ESPERANZA
CORDOBA
ORIZABA
YAUTEPEC
TECAMACHALCO
ATLIXCO
CUAUTLA
ALVARADO
TLACOTALPAM
JOJUTLA
MATAMOROS
SANTECOMAPAN
TEHUACAN
CONALCALCO
TLAPEHUALA
CHIAUTLA
COSAMALOAPAN
TEOTITLAN
TUXTEPEC
UNION
MINATITLAN
HUAJUAPAN
CARDENAS
COIXTLAHUACA
CHILAPA
TLAPA
V. ALTA
CHOAPAN
PALENQUE
TIXTLA
CHILPANCINGO
SILACAYOAPAN
TEPOSCOLULA
NOCHISTLAN
IXTLAN
PICHUCALCO
JUXTLAHUACA
TLAXIACO
ETLA
TECPAN
OAXACA
TLACOLULA
COPAINALA
S. CRISTOBAL
ZIMATLAN
OCOTLAN
EJUTLA
OMETEPEC
MIAHUATLAN
TUXTLA
CHIAPA
JUQUILA
TEHUANTEPEC
COMITAN




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
PUEBLA A MATAMOROS IZUCAR
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS = F. de GARAY y J.
ESCALA - 1:250.000
V.° B.° E. VELASCO,
Gefe de la Sección
CALPAN
CHOLULA
PUEBLA
MATAMOROS
Sto Domingo
Tlapanala
Tepapayeca
Espinal
Magdalena
S. José
S. Felipe
Epatlán
Jalapazco
Tenango
Ahuatlán
Coatzingo
S. Isidro
40
45
50
55
F. DIAZ DE LEON SUC.ᵒʳ MÉXICO.

NÚMERO 9.

# Ferrocarril Interoceánico y líneas de Puebla á Matamoros

(Concesión núm. 15.)

# y de Matamoros á Chietla

(Concesión núm. 103.)

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

**LINEA DE MEXICO A VERACRUZ.**

| ESTADOS | DISTRITOS Ó CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 546.602 |
| | Prefectura de Xochimilco | Los Reyes | 17.495 | 17.495 | 529.107 |
| México | Texcoco | San Vicente | 9.353 | 26.848 | 519.754 |
| | | Chapingo | 3.000 | 29.848 | 516.754 |
| | | Texcoco | 8.452 | 38.300 | 508.302 |
| | | Escudero | 11.536 | 49.836 | 496.766 |
| | | Metepec | 11.334 | 61.170 | 485.432 |
| | Morelos | Otumba | 8.339 | 69.509 | 477 093 |
| | | Soapayucan | 4.724 | 74.233 | 472 369 |
| Hidalgo | Apam | Irolo | 15.617 | 89.850 | 456.752 |
| | | San Lorenzo | 9.648 | 99.498 | 447.104 |
| Tlaxcala | Ocampo | Calpulalpam | 9.302 | 108.800 | 437.802 |
| | | Mazapa | 9.264 | 118.061 | 428.538 |
| | | Nanacamilpa | 14.011 | 132.075 | 414.527 |
| | Juárez | Atotonilco | 24.259 | 156.334 | 390.268 |
| Puebla | Huejotzingo | Texmelucan | 12.731 | 169.055 | 377.547 |
| | | San Bartolo | 7.100 | 176.165 | 370.437 |
| | | Analco | 8 121 | 184.286 | 362.316 |
| | Cholula | Los Arcos | 15.586 | 199.872 | 346.730 |
| | Puebla | Puebla | 7.919 | 207.791 | 338.811 |
| | Tecali | Amozoc | 19 391 | 227.182 | 319.420 |
| | Tepeaca | Acajete | 11.344 | 238 526 | 308.076 |
| | | La Venta | 10.357 | 248.883 | 297.719 |
| | | San Marcos | 14.014 | 262.897 | 283.705 |
| | | Ojo de Agua | 11.303 | 274.200 | 272 402 |
| | Libres | Virreyes | 17 064 | 291.264 | 255.338 |
| | | Libres | 11.000 | 302.264 | 266.338 |
| | | Virreyes | 0 000 | 291.264 | 255.338 |
| | | Tepeyahualco | 17.041 | 308.305 | 238.297 |
| Veracruz | Jalacingo | Limón | 16.000 | 324.305 | 222.297 |
| | | Perote | 13.467 | 337.772 | 208.830 |
| | Jalapa | Las Vigas | 20.827 | 358.599 | 188.003 |
| | | Cruz Verde | 16.569 | 375.168 | 171.434 |
| | | San Miguel | 14.870 | 390.038 | 156.564 |
| | | Banderilla | 14.227 | 404.265 | 142.337 |
| | | Jalapa | 10.510 | 414.775 | 131.827 |
| | | Pacho | 8.550 | 423.333 | 123.269 |
| | | Chavarrillo | 14.675 | 438.000 | 108 602 |
| | | Palmar | 15 603 | 453 603 | 92.999 |
| | | Cerro Colorado | 9.781 | 463.384 | 83.218 |
| | | Rinconada | 16.312 | 479 696 | 66.906 |
| | Veracruz | Chichicaxtle | 11.304 | 491.000 | 55.602 |
| | | San Francisco | 10.340 | 501.340 | 45.262 |
| | | La Antigua | 9.820 | 511.160 | 35.442 |
| | | Santa Fe | 15.200 | 526.360 | 20.242 |
| | | Veracruz | 20.242 | 546 602 | 0.000 |

**LINEA DE MORELOS.**

| ESTADOS | DISTRITOS Ó CANTONES | ESTACIONES | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 215.000 |
| | Prefectura de Xochimilco | Los Reyes | 17.495 | 17.495 | 197.505 |
| México | Chalco | Ayotla | 7.005 | 24.500 | 190.500 |
| | | Santa Bárbara | 4.500 | 29.000 | 186.000 |
| | | La Compañía | 5.000 | 34.000 | 181.000 |
| | | Tlalmanalco | 7.000 | 41.000 | 174.000 |
| | | Tenango | 5.750 | 46.750 | 168.250 |
| | | Ayapango | 7.250 | 54.000 | 161.000 |
| | | Ameca | 3.250 | 57.250 | 157.750 |
| | | Ozumba | 12.250 | 69.500 | 145.500 |
| | | Nepantla | 23.000 | 92.500 | 122.500 |
| Morelos | Morelos | Yecapixtla | 26.800 | 119.300 | 95.700 |
| | | Cuautla | 16.700 | 136 000 | 79.000 |
| | | Calderón | 8.000 | 144.000 | 71.000 |
| | Yautepec | San Carlos | 9.000 | 153.000 | 62.000 |
| | | Yautepec | 5.100 | 158.100 | 56 900 |
| | Juárez | Ticuman | 18.000 | 176.100 | 38.900 |
| | | Tlaltizapan | 9.000 | 185.100 | 29.900 |
| | | Tlalquitenango | 7.900 | 193.000 | 22.000 |
| | | Jopitla | 2.700 | 195.700 | 19.300 |
| | | San José | 12.300 | 208.000 | 7.000 |
| | | Puente de Ixtla | 7.000 | 215.000 | 0.000 |

| LINEA DE PUEBLA A IZUCAR DE MATAMOROS. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ESTADOS | DISTRITOS Ó CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
| | | | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Puebla | Puebla | Puebla | 0.000 | 0.000 | 84.312 |
| | | Los Arcos | 7.919 | 7.919 | 76.393 |
| | Cholula | Cholula | 5.000 | 12.919 | 71.393 |
| | | Santa María | 8.900 | 21.819 | 62.493 |
| | Atlixco | San Agustín | 18.100 | 39.919 | 44.393 |
| | | Atlixco | 5 850 | 45.769 | 38.543 |
| | | San José | 19.150 | 64.919 | 19.393 |
| | Matamoros | Tatetla | 8.850 | 73.769 | 10.543 |
| | | Izúcar | 10.543 | 84.312 | 0.000 |
| | LINEA DE MATAMOROS A ACAPULCO. | | | | |
| Puebla | Matamoros | Matamoros | 0.000 | 0.000 | 17.189 |
| „ | „ | Colón | 8.860 | 8.860 | 8.329 |
| „ | Chiautla | Chietla | 8.329 | 17.189 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril Interoceánico explota, además de sus líneas, las que se hallan en conexión con ellas, que son: la del Ferrocarril de Puebla á Izúcar de Matamoros y la que parte de este último punto para Acapulco.

En tal concepto, las líneas explotadas por la Empresa son:

De México á Veracruz: 543 kilómetros, 602 metros.

De México á Puente de Ixtla: 215 kilómetros.

De Puebla á Matamoros: 84 kilómetros, 312 metros.

De Matamoros á Chietla: 17 kilómetros, 189 metros.

La línea del Ferrocarril de Izúcar de Matamoros á Acapulco, entre Izúcar y Chietla, lo explota por arrendamiento la Empresa del Interoceánico, rigiéndose dicho ferrocarril de Izúcar á Acapulco, por concesión separada.

## Ferrocarril Interoceánico y línea de Puebla á Izúcar de Matamoros.

### TARIFAS DE PASAJES.

| | |
|---|---|
| Primera clase | $ 0 02½ por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 „ „ |
| Tercera clase | 0 01½ „ „ |

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.—Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $0.10 por kilómetro.

### TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilogramos.**

EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **Clase especial.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 200 kilómetros | $ 0 12 | $ 24 00 | $ 24 00 |
| „ 201 á 400 „ | 0 10 | 20 00 | 44.00 |
| „ 401 á 600 „ | 0 08 | 16 00 | 60 00 |
| „ 601 á 1,000 „ | 0 06 | 24 00 | 84 00 |
| **1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 250 kilómetros | $ 0 06 | $ 15 00 | $ 15 00 |
| „ 251 á 500 „ | 0 05½ | 13 75 | 28 75 |
| „ 501 á 750 „ | 0 05 | 12 50 | 41 25 |
| „ 751 á 1,000 „ | 0 04 | 10 00 | 51 25 |
| **2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 250 kilómetros | $ 0 04½ | $ 11 25 | $ 11 25 |
| „ 251 á 600 „ | 0 04 | 14 00 | 25 25 |
| „ 601 á 1,000 „ | 0 03½ | 14 00 | 39 25 |

**3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 250 kilómetros | $ 0 03½ | $ 8 75 | $ 8 75 |
| „ 251 á 500 „ | 0 03¼ | 8 13 | 16 88 |
| „ 501 á 750 „ | 0 03 | 7 50 | 24 38 |
| „ 751 á 1,000 „ | 0 02¾ | 6 87 | 31 25 |

EN CARRO POR ENTERO.

**1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 06 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 05½ | 5 50 | 11 50 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05 | 5 00 | 16 50 |
| „ 301 á 500 „ | 0 04½ | 9 00 | 25 50 |
| „ 501 á 750 „ | 0 04 | 10 00 | 35 50 |
| „ 751 á 1,000 „ | 0 03 | 7 50 | 43 00 |

**2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 04½ | $ 4 50 | $ 4 50 |
| „ 101 á 200 „ | 0 04 | 4 00 | 8 50 |
| „ 201 á 450 „ | 0 03½ | 8 75 | 17 25 |
| „ 451 á 700 „ | 0 03¼ | 8 13 | 25 38 |
| „ 701 á 1,000 „ | 0 03 | 9 00 | 34 38 |

**3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 03½ | $ 3 50 | $ 3 50 |
| „ 101 á 200 „ | 0 03¼ | 3 25 | 6 75 |
| „ 201 á 400 „ | 0 03 | 6 00 | 12 75 |
| „ 401 á 700 „ | 0 02¾ | 8 25 | 21 00 |
| „ 701 á 1,000 „ | 0 02½ | 7 50 | 28 50 |

**PRECIOS POR TRENES ESPECIALES**

**compuestos de una máquina, un coche y un carro de equipajes, este último cuando sea necesario.**

Por los primeros 100 kilómetros se cobrará ..................... $ 1 50 por kilómetro.
„ 50 kilómetros siguientes se cobrará ..................... 1 25 „
„ kilómetros excedentes de 150, se cobrará ..................... 1 00 „

Por cada coche adicional se cobrará como por coches especiales en trenes ordinarios, permitiéndose libres diez personas por cada coche.

Las que excedan de ese número deberán proveerse de boletos de primera, á precios ordinarios de tarifa.

No se cobrará menos de $ 50 por cualquiera distancia que se recorra.

**Precios para coches especiales en trenes ordinarios.**

Por los primeros 50 kilómetros se cobrará ..................... $ 0 50 por kilómetro.
„ 50 kilómetros siguientes hasta 100, se cobrará ..................... 0 40 „
De 101 á 150 kilómetros, se cobrará ..................... 0 30 „
De 151 á 200 „ „ ..................... 0 25 „
De 201 kilómetros en adelante se cobrará ..................... 0 20 „

En adición á estos precios, la persona que ocupe coches especiales, deberá comprar boletos de pasaje en primera, á precios de tarifa.

No se hará cobro alguno de menos de $ 25.00 por cualquier distancia que se recorra.

## Línea de Matamoros á Chietla.

## TARIFA DE PASAJES.

Primera clase ..................... $ 0 03 por kilómetro
Segunda clase ..................... 0 02 „
Tercera clase ..................... 0 01½ „

Por cada pasajero se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0.15 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 05 | „ |
| Tercera clase | 0 04 | „ |
| Cuarta clase | 0 03 | „ |
| Quinta clase | 0 02 | „ |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1880 | 228,053 | $ 65,277 91 | 11,431 | 145 | $ 36,515 46 | $ 101,793 37 |
| 1881 | 367,116 | 105,083 31 | 49,942 | 548 | 159,535 64 | 264,618 95 |
| 1882 | 411,090 | 111,029 25 | 53,382 | 385 | 258,221 05 | 369,250 30 |
| 1883 | 406,016 | 223,049 58 | 56,822 | 222 | 356,906 46 | 579,956 04 |
| 1884 | 634,306 | 247,528 50 | 131,385 | 319 | 407,593 64 | 655,122 14 |
| 1885 | 606,510 | 240,233 70 | 167,970 | 265 | 436,345 10 | 676,578 80 |
| 1886 | 569,421 | 224,815 19 | 148,001 | 913 | 482,003 18 | 706,818 37 |
| 1887 | 621,295 | 239,812 48 | 174,194 | 156 | 570,033 20 | 809,845 68 |
| 1888 | 673,169 | 254,809 77 | 200,386 | 400 | 658,063 22 | 912,872 99 |
| 1889 | 596,812 | 271,562 69 | 190,902 | 920 | 710,848 78 | 982,411 47 |
| 1890 | 657,616 | 383,107 10 | 288,836 | 358 | 1.153,999 13 | 1.537,106 23 |
| 1891 | 795,625 | 456,685 80 | 282,311 | 491 | 1.176,562 22 | 1.633,248 02 |
| 1892 | 799,487 | 466.799 31 | 367,762 | 660 | 1.376,488 38 | 1.843,287 69 |
| 1893 | 879,005 | 486,075 54 | 383,503 | 000 | 1.705,859 74 | 2.191,935 28 |
| 1894 | 881,810½ | 491,914 20 | 440,648 | 000 | 1.912,192 58 | 2.404,106 78 |

SECRETARIA

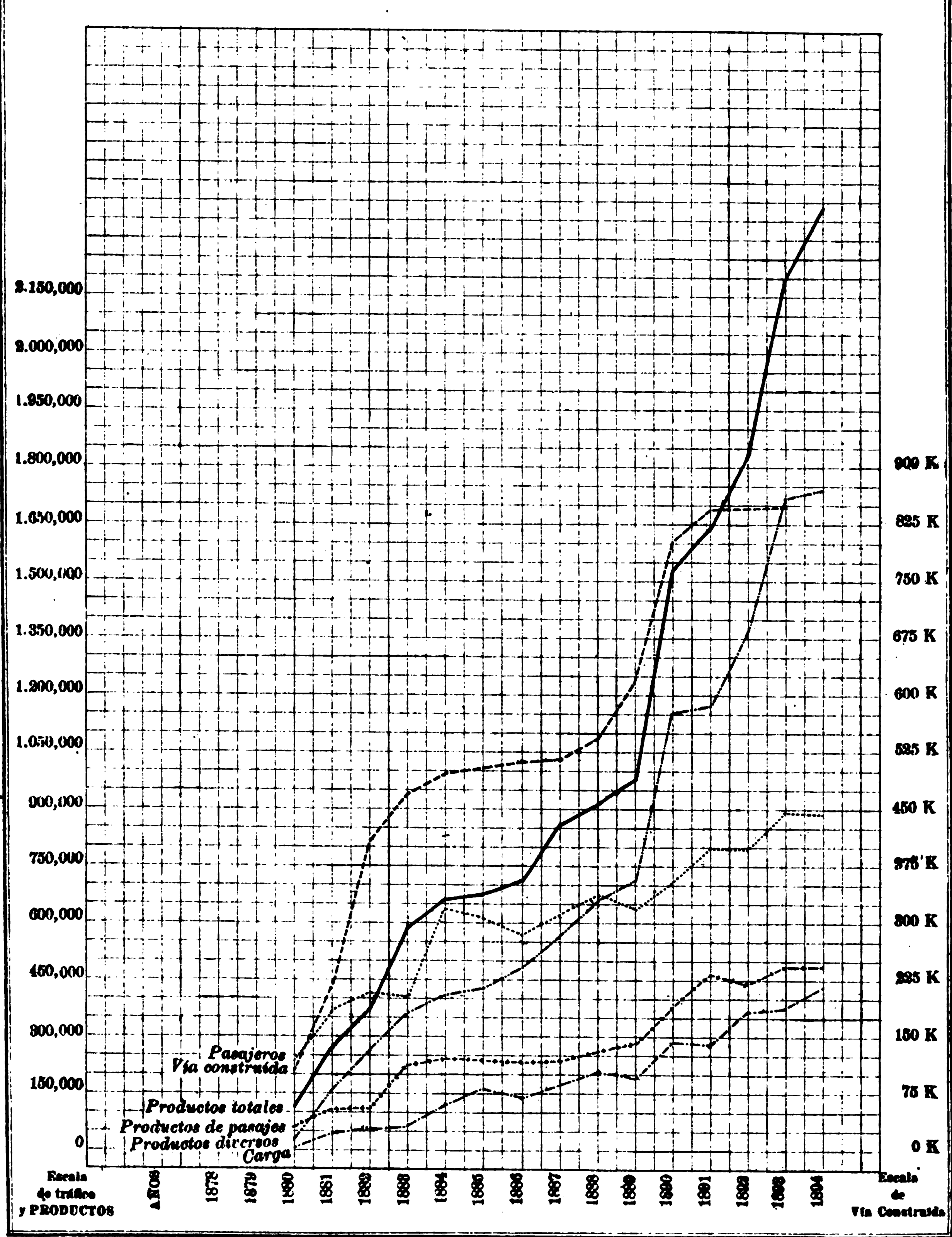
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

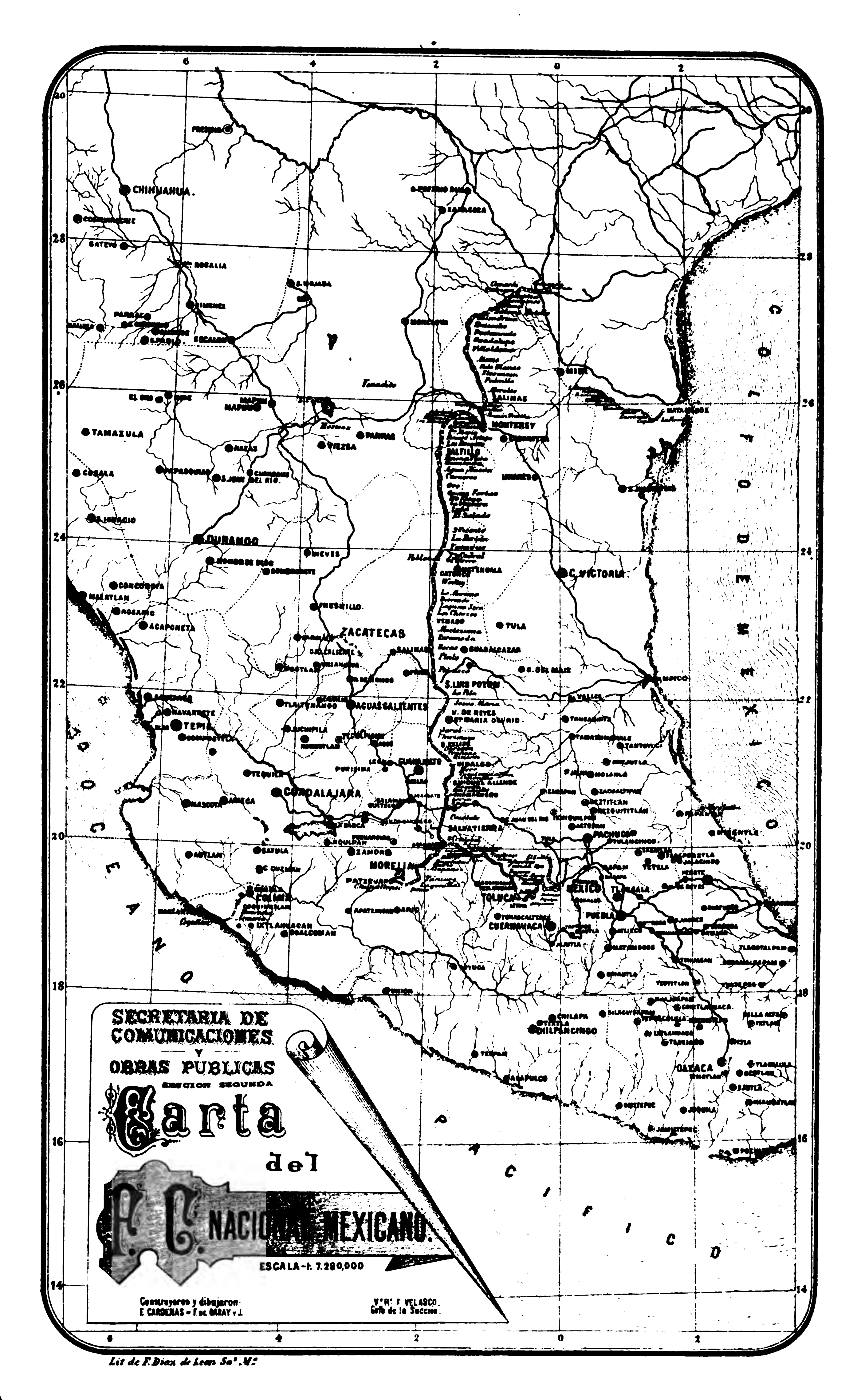
# F. C. INTEROCEANICO y de PUEBLA, á Matamoros Izúcar.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




Construyó M. Velázquez de León.

Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.


SECRETARIA DE
COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
Carta
del
F. C. NACIONAL MEXICANO.
ESCALA-1: 7.280,000
Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. DE GARAY y J.
Vº Bº F. VELASCO.
Gefe de la Seccion.
CHIHUAHUA.
TAMAZULA
DURANGO
ZACATECAS
MONTEREY
SALTILLO
C. VICTORIA
S. LUIS POTOSI
AGUASCALIENTES
TEPIC
GUADALAJARA
MORELIA
TOLUCA
MEXICO
PUEBLA
PACHUCO
CUERNAVACA
CHILPANCINGO
OAXACA
COLIMA
ACAPULCO
OCEANO
PACIFICO
GOLFO DE MEXICO
Lit. de F. Diaz de Leon Sucs. Mx.

## NÚMERO 10.

# Camino de Fierro Nacional Mexicano.

### Itinerarios Jurisdiccionales.

**LINEA DE MÉXICO A LAREDO DE TAMAULIPAS.**

| ESTADOS | DISTRITOS Ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 1,350.000 |
| Distrito Federal | Prefectura de Tacubaya | Tacuba | 4.600 | 4.600 | 1,345.400 |
| | | Empalme de Tacuba | 0.300 | 4.900 | 1,345.100 |
| | | Naucalpan | 4.500 | 9.400 | 1,340.600 |
| | | Río Hondo | 3.900 | 13.300 | 1,336.700 |
| | Tlalnepantla | San Bartolito | 8.700 | 22.000 | 1,328.000 |
| | | Dos Ríos | 5.500 | 27.500 | 1,322.500 |
| | | Laurel | 5.500 | 33.000 | 1,317.000 |
| | | Cumbre | 5.900 | 38.900 | 1,311.100 |
| | | Salazar | 2.500 | 41.400 | 1,308.600 |
| | | Carretera de Toluca | 3.200 | 44.600 | 1,305.400 |
| | Lerma | Fresno | 3.400 | 48.000 | 1,302.000 |
| | | Jajalpa | 2.500 | 50.500 | 1,299.500 |
| México | | Ocoyoacac | 5.600 | 56.100 | 1,293.900 |
| | | Lerma | 3.000 | 59.100 | 1,290.900 |
| | | Toluca | 13.900 | 73.000 | 1,277.000 |
| | Toluca | Palmillas | 7.400 | 80.400 | 1,269.600 |
| | | Del Río | 16.700 | 97.100 | 1,252.900 |
| | | Ixtlahuaca | 14.700 | 111.800 | 1,238.200 |
| | | Tepetitlán | 12.300 | 124.100 | 1,225.900 |
| | | Flor de María | 9.800 | 133.900 | 1,216.100 |
| | | Medina Cruz | 10.100 | 144.000 | 1,206.000 |
| | Ixtlahuaca | Bassoco | 10.100 | 154.100 | 1,195.900 |
| | | Venta del Aire | 4.000 | 158.100 | 1,191.900 |
| | | Tultenango | 5.800 | 163 900 | 1,186.100 |
| | | Solís | 11.200 | 175.100 | 1,174.900 |
| | | Tepetongo | 10.900 | 186.000 | 1,164.000 |
| | | Agua Buena | 7.100 | 193.100 | 1,156.900 |
| | | Colorado | 3.000 | 196.100 | 1,153.900 |
| | | Mayor | 4.800 | 200.900 | 1,149.100 |
| Michoacán | Maravatío | Pateo | 4.800 | 205.700 | 1,144.300 |
| | | Pomoca | 3.400 | 209.100 | 1,140.900 |
| | | Maravatío | 14.100 | 223.200 | 1,126.800 |
| | | San Antonio | 12.000 | 235.200 | 1,114.800 |
| | | Ziriziícuaro | 8.700 | 243.900 | 1,106.100 |
| | | Tandaracuao | 12.000 | 255.900 | 1,094.100 |
| | | San José | 8.400 | 264.300 | 1,085.700 |
| | Acámbaro | Providencia | 8.500 | 272.800 | 1,077.200 |
| | | Acámbaro | 12.900 | 285.700 | 1,064.300 |
| | | San Cristóbal | 12.500 | 298.200 | 1,051.800 |
| | Salvatierra | Salvatierra | 17.500 | 315.700 | 1,034.300 |
| | | Corral | 1.800 | 317.500 | 1,032.500 |
| | Tarimoro | Cacalote | 13.700 | 331.200 | 1,018.800 |
| | | Ojo Seco | 8.900 | 340.100 | 1,009.900 |
| | | Tomayo | 2.900 | 343.000 | 1,007.000 |
| | Celaya | Celaya | 11.300 | 354.300 | 995.700 |
| | | Santa Rita | 5.200 | 359.500 | 990.500 |
| | | San Juan | 7.400 | 366.900 | 983.100 |
| | | Soria | 3.800 | 370.700 | 979.300 |
| Guanajuato | Comonfort | Chamacuero | 7.200 | 377.900 | 972.100 |
| | | Rinconcillo | 8.900 | 386.800 | 963.200 |
| | | Begoña | 13.000 | 399.800 | 950.200 |
| | Allende | San Miguel Allende | 9.100 | 408.900 | 941.100 |
| | | Atotonilco | 11.600 | 420.500 | 929.500 |
| | | La Petaca | 7.300 | 427.800 | 922.200 |
| | | Tequixquiapan | 4.000 | 431.800 | 918.200 |
| | | Dolores Hidalgo | 12.800 | 444.600 | 905.400 |
| | Hidalgo | Rincón | 7.200 | 451.800 | 898.200 |
| | | Peña Prieta | 11.300 | 463.100 | 886.900 |
| | | Trancas | 9.100 | 472.200 | 877.800 |
| | | Obregón | 9.000 | 481.200 | 868.800 |
| | | San Felipe | 18.700 | 499.900 | 850.100 |
| | San Felipe | Chirimoya | 14.400 | 514.300 | 835.700 |
| | | Jaral | 13.200 | 527.500 | 822.500 |
| | Santa María del Río | Villa Reyes | 16.700 | 544.200 | 805.800 |
| | | Jesús María | 10.000 | 554.200 | 795.800 |
| | | La Pila | 14.800 | 569.000 | 781.000 |
| | | San Luis Potosí | 15.000 | 584.000 | 766.000 |
| | | Peñasco | 13.400 | 597.400 | 752.600 |
| | San Luis | Pinto | 15.100 | 612.500 | 737.500 |
| San Luis Potosí | | San Rafael | 6.500 | 619.000 | 731.000 |
| | | Bocas | 6.000 | 625.000 | 725.000 |
| | | Enramada | 13.600 | 638.600 | 711.400 |
| | | Soberón | 7.400 | 646.000 | 704.000 |
| | | Moctezuma | 7.800 | 653.800 | 696.200 |
| | Venado | Venado | 18.900 | 672.700 | 677.300 |
| | | Los Charcos | 17.000 | 689.700 | 660.300 |
| | | Laguna Seca | 16.300 | 706.000 | 644.000 |

## LINEA DE MÉXICO A LAREDO DE TAMAULIPAS.

| ESTADOS | DISTRITOS Ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | DISTANCIAS Al extremo inicial | DISTANCIAS Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| San Luis Potosí | Catorce | Berrendo | 11.600 | 717.600 | 632.400 |
| | | La Maroma | 15.400 | 733.000 | 617.000 |
| | | Trópico de Cáncer | 1.800 | 734.800 | 615.200 |
| | | Wadley | 14.200 | 749.000 | 601.000 |
| | | Catorce | 8.600 | 757.600 | 592.400 |
| | | Poblazón | 6.800 | 764.400 | 585.600 |
| | | Vanegas | 15.200 | 779.600 | 570.400 |
| | | La Trueba | 16.400 | 796.000 | 554.000 |
| | | San Vicente | 15.800 | 811.800 | 538.200 |
| | | El Salado | 15.700 | 827.500 | 522.500 |
| Coahuila | Saltillo de Ramos Arizpe | Lulú | 15.700 | 843.200 | 506.800 |
| | | San Salvador | 8.000 | 851.200 | 498.800 |
| | | La Ventura | 12.200 | 863.400 | 486.600 |
| | | Santa Elena | 20.000 | 883.400 | 466.600 |
| | | Gómez Farías | 20.900 | 904.300 | 445.700 |
| | | Oro | 13.200 | 917.500 | 432.500 |
| | | Carneros | 17.300 | 934.800 | 415.200 |
| | | Agua Nueva | 9.600 | 944.400 | 405.600 |
| | | Encantada | 13.200 | 957.600 | 392.400 |
| | | Buenavista | 6.300 | 963.900 | 386.100 |
| | | Angostura | 1.900 | 965.800 | 384.200 |
| | | Saltillo | 7.800 | 973.600 | 376.400 |
| | | Los Bosques | 11.500 | 985.100 | 364.900 |
| | | Ramos Arizpe | 3.500 | 988.600 | 361.400 |
| | | Santa María | 7.300 | 995.900 | 354.100 |
| | | Ojo Caliente | 9.700 | 1,005.600 | 344.400 |
| | | Los Muertos | 7.000 | 1,012.600 | 337.400 |
| Nuevo León | Primer Distrito | La Mariposa | 2.300 | 1,014.900 | 335.100 |
| | | Rinconada | 10.400 | 1,025.300 | 324.700 |
| | | Los Fierros | 7.700 | 1,033.000 | 317.000 |
| | Noveno Distrito | Soledad | 5.500 | 1,038.500 | 311.500 |
| | | García | 10.200 | 1,048.700 | 301.300 |
| | Primer Distrito | Durazno | 10.000 | 1,058.700 | 291.300 |
| | | Santa Catarina | 11.100 | 1,069.800 | 280.200 |
| | | Leona | 2.600 | 1,072.400 | 277.600 |
| | | San Jerónimo | 4.900 | 1,077.300 | 272.700 |
| | | Gonzalitos | 2.900 | 1,080.200 | 269.800 |
| | | Monterrey | 2.500 | 1,082.700 | 267.300 |
| | | Ramón Treviño | 7.600 | 1,090.300 | 259.700 |
| | | Topo | 6.100 | 1,096.400 | 253.600 |
| | | Salinas | 20.900 | 1,117.300 | 232.700 |
| | Noveno Distrito | Morales | 8.100 | 1,125.400 | 224.600 |
| | | Stevenson | 16.300 | 1,141.700 | 208.300 |
| | | Palo Blanco | 8.700 | 1,150.400 | 199.600 |
| | | Álamo | 13.200 | 1,163.600 | 186.400 |
| | | Villaldama | 12.600 | 1,176.200 | 173.800 |
| | | Guadalupe | 2.100 | 1,178.300 | 171.700 |
| | | Bustamante | 3.400 | 1,181.700 | 168.300 |
| | | Huisache | 9.800 | 1,191.500 | 158.500 |
| | | Golondrina | 11.400 | 1,202.900 | 147.100 |
| | | Salomé Botello | 12.000 | 1,214.900 | 135.100 |
| | | Brazil | 12.100 | 1,227.000 | 123.000 |
| | | Lampazos | 8.900 | 1,235.900 | 114.100 |
| | | Mojina | 23.300 | 1,259.200 | 90.800 |
| | | Rodríguez | 21.200 | 1,280.400 | 69.600 |
| Coahuila | Río Grande | Camarón | 12.400 | 1,292.800 | 57.200 |
| | | Huisachito | 11.500 | 1,304.300 | 45.700 |
| Tamaulipas | Distrito Norte | Jarita | 16.500 | 1,320.800 | 29.200 |
| | | Sánchez | 13.100 | 1,333.900 | 16.100 |
| | | Laredo de Tamaulipas | 16.100 | 1,350.000 | 0.000 |

## LINEA DE ACAMBARO A PATZCUARO.

| ESTADOS | DISTRITOS Ó PARTIDOS | ESTACIONES | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Guanajuato | Acámbaro | Acámbaro | 0.000 | 0.000 | 153.400 |
| Michoacán | Zinapécuaro | La Cumbre | 13.250 | 13.250 | 140.150 |
| | | Andocutín | 17.610 | 30.860 | 122.540 |
| | | Huingo | 6.170 | 37.030 | 116.370 |
| | | Queréndaro | 12.360 | 49.390 | 104.010 |
| | | Zinzimeo | 4.000 | 53.390 | 100.010 |
| | | Quirio | 10.000 | 63.390 | 90.010 |
| | Morelia | Charo | 7.610 | 71.000 | 82.400 |
| | | La Goleta | 5.920 | 76.920 | 76.480 |
| | | Atapaneo | 3.150 | 80.070 | 73.330 |
| | | Morelia | 11.200 | 91.270 | 62.130 |
| | | Jácuaro | 19.900 | 111.170 | 42.230 |
| | | Coapa | 9.610 | 120.780 | 32.620 |
| | Pátzcuaro | Lagunillas | 6.800 | 127.580 | 25.820 |
| | | Ponce | 10.380 | 137.960 | 15.440 |
| | | Chapultepec | 2.910 | 140.870 | 12.530 |
| | | Pátzcuaro | 12 530 | 153.400 | 0.000 |

## MATAMOROS A S. MIGUEL DE LAS CUEVAS.

| ESTADOS | DISTRITOS Ó PARTIDOS | ESTACIONES | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Tamaulipas | Distrito Norte | Matamoros | 0.000 | 0.000 | 120.000 |
| | | Rosita | 10.000 | 10.000 | 110.000 |
| | | Escondido | 4.000 | 14.000 | 106.000 |
| | | Capote | 12.000 | 26.000 | 94.000 |

| ESTADOS | DISTRITOS Ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| **LINEA DE MATAMOROS A SAN MIGUEL DE LAS CUEVAS.** | | | | | |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Tamaulipas | Distrito Norte | Ensenada | 12.000 | 38.000 | 82.000 |
| | | La Mesa | 11.000 | 49.000 | 71.000 |
| | | Ébano | 15.000 | 64.000 | 56.000 |
| | | Corrales | 14.000 | 78 000 | 42.000 |
| | | Reynosa | 7.000 | 85.000 | 35.000 |
| | | Anzalduas | 9.000 | 94.000 | 26.000 |
| | | Reynosa Viejo | 15.000 | 109.000 | 11.000 |
| | | Las Prietas | 5.000 | 114.000 | 6.000 |
| | | San Miguel de las Cuevas | 6.000 | 120.000 | 0.000 |
| | **LINEA DE MÉXICO AL SALTO.** | | | | |
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 67.300 |
| | Prefectura de Tacubaya | Empalme de Tacuba | 4.900 | 4.900 | 62.400 |
| | Id. de Guadalupe Hidalgo | Atzcapotzalco | 1.800 | 6.700 | 60.600 |
| México | Tlalnepantla | Tlalnepantla | 6.600 | 13.300 | 54.000 |
| | | Barrientos | 5.600 | 18.900 | 48.400 |
| | Cuautitlán | Tepetate | 0.700 | 19.600 | 47.700 |
| | | Pimentel | 1.500 | 21.100 | 46.200 |
| | | Lechería | 1.000 | 22.100 | 45.200 |
| | | Cuautitlán | 7.600 | 29.700 | 37.600 |
| | | Teoloyucan | 7.700 | 37.400 | 29.900 |
| | | Huehuetoca | 10.400 | 47.800 | 19.500 |
| Hidalgo | Tula | El Salto | 19.500 | 67.300 | 0.000 |
| | **LINEA DE COLIMA AL MANZANILLO.** | | | | |
| Colima | Centro | Colima | 0.000 | 0.000 | 94.500 |
| | | Coquimatlán | 13.000 | 13.000 | 81.500 |
| | Medellín | Huaracha | 18.000 | 31.000 | 63.500 |
| | | Armería | 18.000 | 49.000 | 45.500 |
| | | Cuyutlán | 14.000 | 63.000 | 31.500 |
| | | Manzanillo | 31.500 | 94.500 | 0.000 |
| | **LINEA DE ZACATECAS A OJO CALIENTE.** | | | | |
| Zacatecas | Zacatecas | Zacatecas | 0.000 | 0.000 | 47.500 |
| | | Florida | 4.000 | 4.000 | 43.500 |
| | | Guadalupe | 3.000 | 7.000 | 40.500 |
| | | Santa Mónica | 10.000 | 17.000 | 30.500 |
| | | Trancoso | 7.000 | 24.000 | 23.500 |
| | Ojo Caliente | Palmillas | 12.000 | 36.000 | 11.500 |
| | | Refugio | 3.000 | 39.000 | 8.500 |
| | | Delgado | 4.000 | 43.000 | 4.500 |
| | | Ojo Caliente | 4.500 | 47.500 | 0.000 |

**La Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano tiene en explotación las siguientes líneas:**

| | K. M. |
|---|---|
| De México á Laredo de Tamaulipas | 1,350.000 |
| „ Acámbaro á Pátzcuaro | 153.400 |
| „ Matamoros á San Miguel de las Cuevas | 120.000 |
| „ México al Salto | 62.700 |
| „ Circunvalación | 5.100 |

**La Compañía constructora Nacional Mexicana explota los tramos siguientes:**

| | K. M. |
|---|---|
| De Manzanillo á Colima | 94.500 |
| „ Zacatecas á Ojo Caliente | 47.500 |

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ „ |

Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilos, los precios de expreso. Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.**

EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 200 kilómetros | $ 0 12 | $ 24 00 | $ 24 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 11 | 11 00 | 35 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 10 | 10 00 | 45 00 |

**Clase especial.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 401 á 500 kilómetros | $ 0 09 | $ 9 00 | $ 54 00 |
| „ 501 á 600 „ | 0 08 | 8 00 | 62 00 |
| „ 601 á 700 „ | 0 07 | 7 00 | 69 00 |
| „ 701 á 800 „ | 0 06 | 6 00 | 75 00 |
| „ 801 á 1,100 „ | 0 05 | 15 00 | 90 00 |
| „ 1,101 á 1,500 „ | 0 04$^{5}$ | 18 00 | 108 00 |

**1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 200 kilómetros | $ 0 06 | $ 12 00 | $ 12 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05$^{8}$ | 5 80 | 17 80 |
| „ 301 á 400 „ | 0 05$^{7}$ | 5 70 | 23 50 |
| „ 401 á 500 „ | 0 05$^{6}$ | 5 60 | 29 10 |
| „ 501 á 600 „ | 0 05$^{4}$ | 5 40 | 34 50 |
| „ 601 á 700 „ | 0 05 | 5 00 | 39 50 |
| „ 701 á 800 „ | 0 04$^{5}$ | 4 50 | 44 00 |
| „ 801 á 1,500 „ | 0 04 | 28 00 | 72 00 |

**2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 04 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 03$^{995}$ | 3 99 | 7 99 |
| „ 201 á 300 „ | 0 03$^{96}$ | 3 96 | 11 95 |
| „ 301 á 400 „ | 0 03$^{8}$ | 3 80 | 15 75 |
| „ 401 á 500 „ | 0 03$^{75}$ | 3 75 | 19 50 |
| „ 501 á 600 „ | 0 03$^{7}$ | 3 70 | 23 20 |
| „ 601 á 700 „ | 0 03$^{5}$ | 3 50 | 26 70 |
| „ 701 á 800 „ | 0 03$^{3}$ | 3 30 | 30 00 |
| „ 801 á 1,500 „ | 0 03 | 21 00 | 51 00 |

**3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 03 | $ 4 50 | $ 4 50 |
| „ 151 á 275 „ | 0 02$^{92}$ | 3 64 | 8 14 |
| „ 276 á 475 „ | 0 02$^{84}$ | 5 68 | 13 82 |
| „ 476 á 575 „ | 0 02$^{81}$ | 2 81 | 16 63 |
| „ 576 á 775 „ | 0 02$^{75}$ | 5 50 | 22 13 |
| „ 776 á 900 „ | 0 02$^{696}$ | 3 37 | 25 50 |
| „ 901 á 1,500 „ | 0 02$^{5}$ | 15 00 | 40 50 |

EN CARRO POR ENTERO.

**1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 06 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 101 á 300 „ | 0 05 | 10 00 | 16 00 |
| „ 301 á 700 „ | 0 04 | 16 00 | 32 00 |
| „ 701 á 1,500 „ | 0 03 | 24 00 | 56 00 |

**2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 04 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| „ 101 á 300 „ | 0 03$^{5}$ | 7 00 | 11 00 |
| „ 301 á 700 „ | 0 03 | 12 00 | 23 00 |
| „ 701 á 1,500 „ | 0 02$^{5}$ | 20 00 | 43 00 |

**3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 03 | $ 3 00 | $ 3 00 |
| „ 101 á 300 „ | 0 02$^{75}$ | 5 50 | 8 50 |
| „ 301 á 700 „ | 0 02$^{5}$ | 10 00 | 18 50 |
| „ 701 á 1,500 „ | 0 02$^{25}$ | 18 00 | 36 50 |

**Expreso ordinario.**—DISTANCIA GRADUAL:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 16 | $ 16 00 | $ 16 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 15 | 15 00 | 31 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 14 | 14 00 | 45 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 13 | 13 00 | 58 00 |
| „ 401 á 500 „ | 0 12 | 12 00 | 70 00 |
| „ 501 á 600 „ | 0 11 | 11 00 | 81 00 |
| „ 601 á 700 „ | 0 10 | 10 00 | 91 00 |
| „ 701 á 800 „ | 0 09 | 9 00 | 100 00 |
| „ 801 á 900 „ | 0 08 | 8 00 | 108 00 |
| „ 901 á 1,000 „ | 0 07 | 7 00 | 115 00 |
| „ 1,001 á 1,100 „ | 0 06 | 6 00 | 121 00 |
| „ 1,101 á 1,500 „ | 0 05 | 25 00 | 146 00 |

# TARIFA ESPECIAL DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN.

**Por tonelada de 1,000 kilogramos.**

| | Distancias | Precio |
|---|---|---|
| De Ciudadela á Colonia | 1k. | $ 1 00 |
| „ „ á Santiago | 11 | 2 20 |
| „ „ á Crucero del Ferrocarril Mexicano | 13 | 2 60 |
| „ „ á San Lázaro | 16 | 3 20 |
| „ Colonia á Santiago | 10 | 2 00 |
| „ „ á Crucero del Ferrocarril Mexicano | 12 | 2 40 |
| „ „ á San Lázaro | 15 | 3 00 |
| „ Santiago á Crucero del Ferrocarril Mexicano | 2 | 1 00 |
| „ „ á San Lázaro | 5 | 1 00 |
| Del Crucero del Ferrocarril Mexicano á San Lázaro | 3 | 1 00 |

**En el Ferrocarril de circunvalación no hay trenes de pasajeros.**

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1873 | 247,547 | $ 17,425 65 | ........ | ... | ........... | $ 17,425 65 |
| 1874 | 584,075 | 40,446 01 | 298 | 860 | $ 298 86 | 40,744 87 |
| 1875 | 486,788 | 43,027 18 | 221 | 140 | 221 14 | 43,248 32 |
| 1876 | 486,000 | 43,437 24 | 698 | 245 | 709 41 | 44,146 65 |
| 1877 | 565,572 | 52,759 84 | 346 | 499 | 275 75 | 53,035 59 |
| 1878 | 529,333 | 71,193 68 | 3,209 | 097 | 3,845 61 | 75,039 29 |
| 1879 | 535,806 | 74,277 07 | 8,102 | 920 | 15,329 07 | 89,606 14 |
| 1880 | 466,897 | 91,505 23 | 18,191 | 400 | 41,983 90 | 133,489 13 |
| 1881 | 903,049 | 124,452 13 | 26,234 | 150 | 47,320 00 | 171,772 13 |
| 1882 | 900,855 | 225,267 21 | 105,549 | 146 | 229,586 51 | 454,853 72 |
| 1883 | 1.071,835 | 341,614 87 | 140,185 | 779 | 366,320 26 | 707,935 13 |
| 1884 | 878,878 | 517,316 80 | 254,804 | 000 | 743,423 74 | 1.260,740 54 |
| 1885 | 839,573 | 492,822 92 | 177,679 | 000 | 803,291 20 | 1.296,114 12 |
| 1886 | 891,711 | 538,359 97 | 232,661 | 000 | 1.018,018 51 | 1.556,378 48 |
| 1887 | 884,541 | 537,520 17 | 307,435 | 000 | 1.120,950 34 | 1.658,470 51 |
| 1888 | 907,113 | 691,915 03 | 370,300 | 527 | 1.880,684 24 | 2.572,599 27 |
| 1889 | 929,685 | 864,309 90 | 433,166 | 055 | 2.640,418 14 | 3.486,728 04 |
| 1890 | 937,527 | 877,437 19 | 487,598 | 563 | 2.684,550 59 | 3.561,987 78 |
| 1891 | 998,617 | 994,951 69 | 515,164 | 143 | 3.057,891 00 | 4.052,842 69 |
| 1892 | 1.012,786 | 973,768 72 | 605,545 | 610 | 3.643,784 47 | 4.617,553 19 |
| 1893 | 935,167 | 972,488 57 | 571,524 | 780 | 3.191,146 37 | 4.163,634 94 |
| 1894 | 576,574 | 865,698 53 | 527,440 | 000 | 3.246,375 07 | 4.112,073 57 |

SECRETARIA

DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

# F. C. NACIONAL MEXICANO
# y Compañía Constructora Nacional Mexicana.

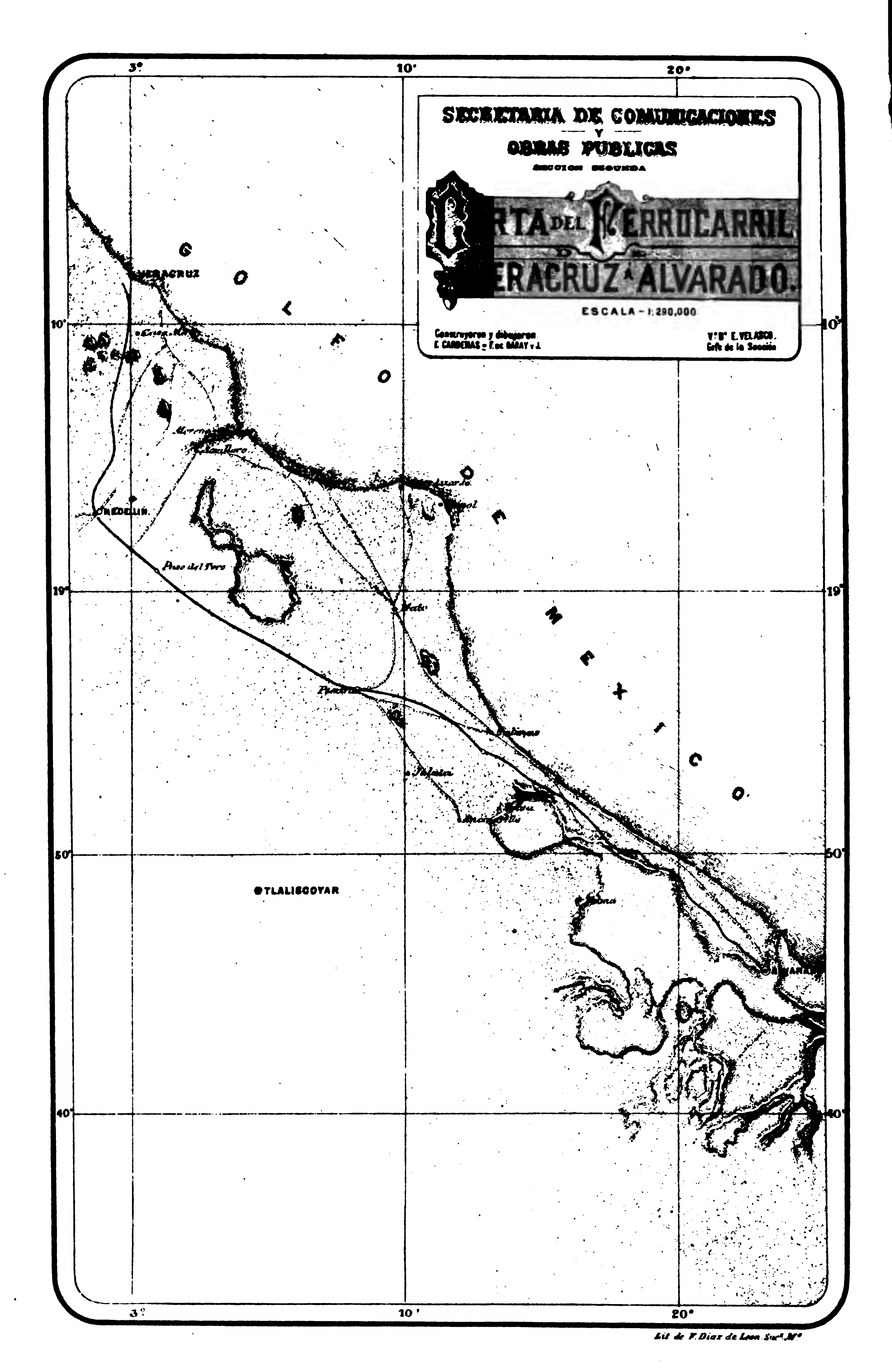


DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº. E. Velasco, jefe de la Sección.*



Lit. de F. Diaz de Leon Suc.s M°

NÚMERO 14.

# Ferrocarril de Veracruz á Alvarado.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Veracruz | Veracruz | Veracruz | 0.000 | 0.000 | 70.410 |
| | | Medellín | 15.000 | 15.000 | 55.410 |
| | | Paso del Toro | 3.000 | 18.000 | 52.410 |
| | | Piedra | 17.000 | 35.000 | 35.410 |
| | | Salinas | 9.000 | 44.000 | 26.410 |
| | | Alvarado | 26.410 | 70.410 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril de Veracruz á Alvarado explota la línea que une los dos puertos expresados la cual tiene un desarrollo de 70 kilómetros 410 metros.

## TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase........ $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase........ „ 0 02 „

A cada adulto se le libran quince kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje y materias explosivas: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 12 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Clase especial........ $ 0 12 por kilómetro.
Primera clase........ „ 0 06 „
Segunda clase........ „ 0 04 „
Tercera clase........ „ 0 03 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA. | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1885 | 39,078 | $ 18,451 01 | ...... | ... | ......... | $ 18,451 01 |
| 1886 | 37,772 | 18,673 04 | 882 | 500 | $ 4,942 00 | 23,615 04 |
| 1887 | 29,971 | 16,677 46 | ...... | ... | 14,316 16 | 30,993 62 |
| 1888 | 58,127 | 33,174 25 | ...... | ... | 26,549 26 | 59,724 51 |
| 1889 | 63,328 | 36,779 93 | 8,500 | 412 | 31,779 57 | 68,559 50 |
| 1890 | 72,292 | 42,128 89 | 11,500 | 892 | 34,829 14 | 76,958 03 |
| 1891 | 74,317 | 39,304 87 | 16,845 | 178 | 44,831 36 | 84,136 23 |
| 1892 | 73,249 | 47,831 14 | 14,498 | 000 | 51,025 73 | 98,856 87 |
| 1893 | 73,705 | 47,298 50 | 22,976 | 000 | 49,955 98 | 97,254 48 |
| 1894 | 32,964 | 44,294 74 | 20,197 | 000 | 56,927 90 | 101,222 64 |

**SECRETARIA**

DE

**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

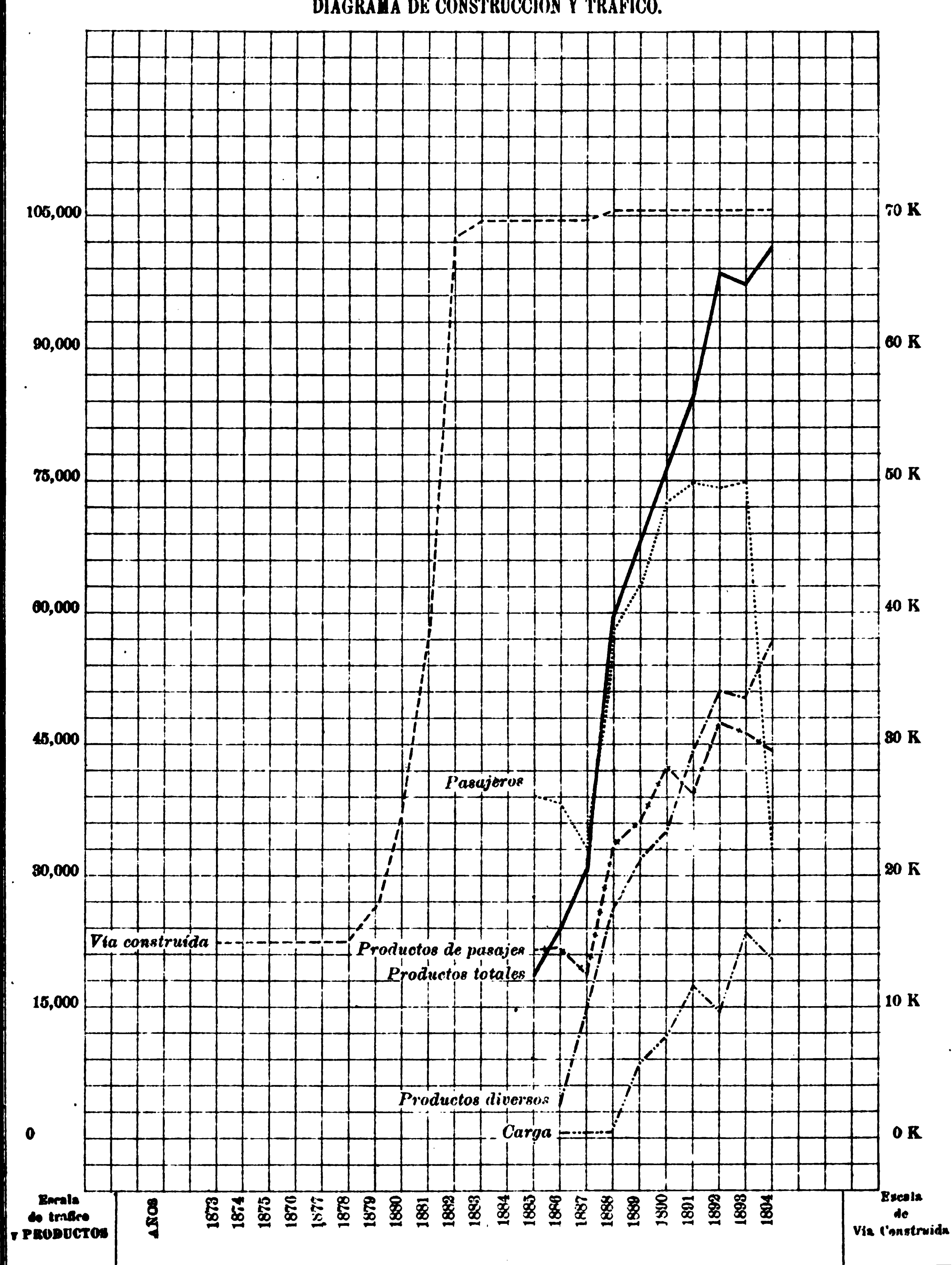
---

**Sección Segunda.**

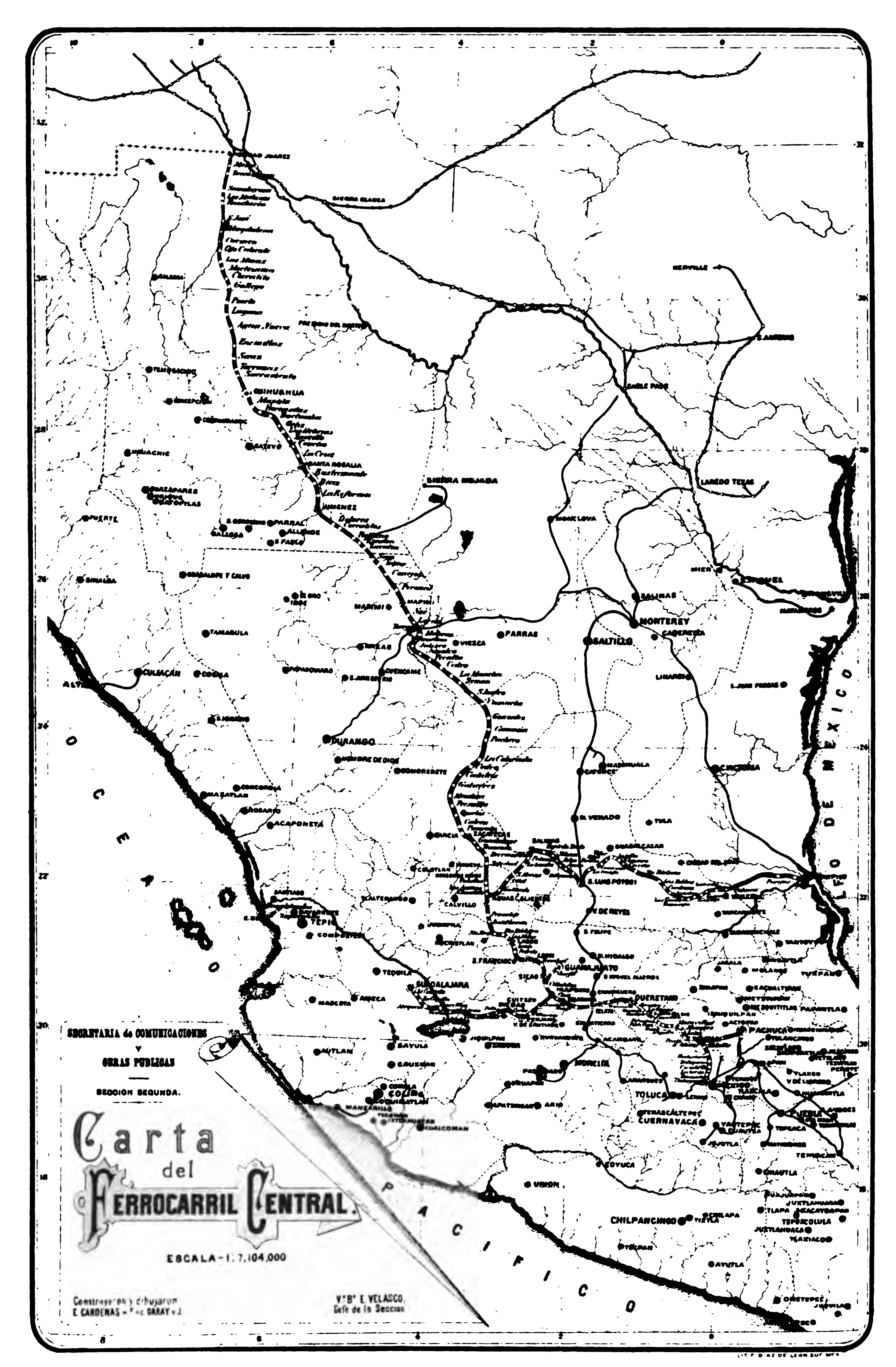
# F. C. de VERACRUZ á ALVARADO.

---

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.* V° B°, *E. Velasco, jefe de la Sección.*


SECRETARIA de COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA.
Carta del Ferrocarril Central.
ESCALA - 1 : 7.104.000
Construyeron y dibujaron
V°B° E. VELASCO,
Gefe de la Seccion
OCEANO PACIFICO
GOLFO DE MEXICO
CHIHUAHUA
DURANGO
MONTEREY
SALTILLO
GUADALAJARA
GUANAJUATO
QUERETARO
MORELIA
TOLUCA
CUERNAVACA
PACHUCA
CHILPANCINGO
COLIMA
TEPIC
MAZATLAN
CULIACAN
PARRAS
SIERRA MOJADA
LAREDO TEXAS
EAGLE PASS
S. ANTONIO
S. LUIS POTOSI
ZACATECAS
AGUAS CALIENTES
MANZANILLO
SAYULA
TEQUILA
AMECA
MASCOTA
JIMENEZ
SANTA ROSALIA
PARRAL
ALLENDE
FUERTE
SINALOA
CONCORDIA
ROSARIO
ACAPONETA
COMPOSTELA
CALVILLO
VICTORIA
LINARES
SALINAS
MONCLOVA
MIER
IGUALA
TLAXCALA
PUEBLA

NÚMERO 17.

# Ferrocarril Central Mexicano y línea de Tula á Pachuca.

(Concesión núm. 114.)

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

**MEXICO A PASO DEL NORTE.**

| ESTADOS | DISTRITOS, CANTONES ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 1,970.300 |
| | Tlalnepantla | Tlalnepantla | 11.700 | 11.700 | 1,958.600 |
| | | Barrientos | 5.900 | 17.600 | 1,952.700 |
| México | | Lechería | 3.300 | 20.900 | 1,949.400 |
| | | Cuautitlán | 6.800 | 27.700 | 1,942.600 |
| | Cuautitlán | Teoloyucan | 8.300 | 36.000 | 1,934.300 |
| | | Huehuetoca | 10.500 | 46.500 | 1,923.800 |
| | | Nochistongo | 6.000 | 52.500 | 1,917.800 |
| | | El Salto | 9.900 | 62.400 | 1,907.900 |
| Hidalgo | Tula | Tula | 17.600 | 80.000 | 1,890.300 |
| | | San Antonio | 13.500 | 93.500 | 1,876.800 |
| México | Xilotepec | Prieto | 14.700 | 108.200 | 1,862.100 |
| | | Leña | 9.600 | 117.800 | 1,852.500 |
| | | Marqués | 3.800 | 121.600 | 1,848.700 |
| Hidalgo | Huichapan | Nopala | 8.300 | 129.900 | 1,840.400 |
| | | Dañú | 8.000 | 137.900 | 1,832.400 |
| México | Xilotepec | Polotitlán | 14.000 | 151.900 | 1,818.400 |
| Hidalgo | Huichapan | Cazadero | 9.200 | 161.100 | 1,809.200 |
| | | Palmillas | 10.900 | 172.000 | 1,798.300 |
| | San Juan del Río | San Juan del Río | 18.600 | 190.600 | 1,779.700 |
| | | Chintepec | 13.300 | 203.900 | 1,766.400 |
| Querétaro | | Ahorcado | 12.200 | 216.100 | 1,754.200 |
| | | Hércules | 24.400 | 240.500 | 1,729.800 |
| | Querétaro | Querétaro | 5.000 | 245.500 | 1,724.800 |
| | | Mariscala | 18.500 | 264.000 | 1,706.300 |
| | | Apaseo | 14.500 | 278.500 | 1,691.800 |
| | Celaya | Celaya | 13.000 | 291.500 | 1,678.800 |
| | | Guaje | 18.200 | 309.700 | 1,660.600 |
| | | Sarabia | 8.300 | 318.000 | 1,652.300 |
| | Salamanca | Salamanca | 14.500 | 332.500 | 1,637.800 |
| | | Chico | 11.100 | 343.600 | 1,626.700 |
| Guanajuato | Irapuato | Irapuato | 9.200 | 352.800 | 1,617.500 |
| | | Villalobos | 16.600 | 369.400 | 1,600.900 |
| | Silao | Silao | 13.200 | 382.600 | 1,587.700 |
| | | Trinidad | 19.000 | 401.600 | 1,568.700 |
| | León | León | 14.200 | 415.800 | 1,554.500 |
| | San Francisco del Rincón | Francisco | 16.400 | 432.200 | 1,538.100 |
| | | Pedrito | 15.400 | 447.600 | 1,522.700 |
| | | Loma | 13.700 | 461.300 | 1,509.000 |
| | Lagos | Lagos | 13.600 | 474.900 | 1,495.400 |
| | | Serrano | 17.600 | 492.500 | 1,477.800 |
| Jalisco | | Los Salas | 3.300 | 495.800 | 1,474.500 |
| | | Santa Bárbara | 14.500 | 510.300 | 1,460.000 |
| | | Santa María | 10.200 | 520.500 | 1,449.800 |
| | Encarnación | Encarnación | 16.700 | 537.200 | 1,433.100 |
| | | Peñuelas | 26.400 | 563.600 | 1,406.700 |
| | | Aguascalientes | 21.500 | 585.100 | 1,385.200 |
| | Aguascalientes | Chicalote | 14.300 | 599.400 | 1,370.900 |
| | | Las Animas | 8.600 | 608.000 | 1,362.300 |
| Aguascalientes | | Pabellón | 7.200 | 615.200 | 1,355.100 |
| | Calpulalpam | Rincón de Romos | 8.500 | 623.700 | 1,346.600 |
| | | Soledad | 20.500 | 644.200 | 1,326.100 |
| | Ojo Caliente | Berriozábal | 16.100 | 660.300 | 1,310.000 |
| | | Trancoso | 20.400 | 680.700 | 1,289.600 |
| | | Guadalupe | 15.300 | 696.000 | 1,274.300 |
| | Zacatecas | Zacatecas | 9.900 | 705.900 | 1,264.400 |
| | | Pimienta | 13.500 | 719.400 | 1,250.900 |
| | | Calera | 16.100 | 735.500 | 1,234.800 |
| | | Ojuelos | 13.700 | 749.200 | 1,221.100 |
| | | Fresnillo | 14.300 | 763.500 | 1,206.800 |
| Zacatecas | | Mendoza | 15.500 | 779.000 | 1,191.300 |
| | | Gutiérrez | 15.000 | 794.000 | 1,176.300 |
| | Fresnillo | Cañitas | 22.100 | 816.100 | 1,154.200 |
| | | Cedro | 13.500 | 829.600 | 1,140.700 |
| | | La Colorada | 20.700 | 850.300 | 1,120.000 |
| | | Pacheco | 25.800 | 876.100 | 1,094.200 |
| | | Guzmán | 19.000 | 895.100 | 1,075.200 |
| | Nieves | González | 19.700 | 914.800 | 1,055.500 |
| | Mazapil | Camacho | 21.400 | 936.200 | 1,034.100 |
| | | San Isidro | 21.900 | 958.100 | 1,012.200 |
| | | Symon | 23.200 | 981.300 | 989.000 |
| | | La Mancha | 24.000 | 1,005.300 | 965.000 |
| | | Calvo | 21.000 | 1,026.300 | 944.000 |
| Coahuila | Viesca | Peralta | 23.900 | 1,050.200 | 920.100 |
| | | Jimulco | 15.500 | 1,065.700 | 904.600 |
| | | Jalisco | 14.400 | 1,080.100 | 890.200 |

| ESTADOS | DISTRITOS, CANTONES ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **MEXICO A PASO DEL NORTE.** | | | |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Durango | Mapimí | Picardías | 14.300 | 1,094.400 | 875.900 |
| | | Mieleras | 25.200 | 1,119.600 | 850.700 |
| | | Torreón | 16.400 | 1,136.000 | 834.300 |
| | | Lerdo | 5.200 | 1,141.200 | 829.100 |
| | | Noé | 17.700 | 1,158.900 | 811.400 |
| | | Mapimí | 20.000 | 1,178.900 | 791.400 |
| | | Peronal | 24.000 | 1,202.900 | 767.400 |
| | | Conejos | 22.000 | 1,225.100 | 745.200 |
| | | Yermo | 22.700 | 1,247.800 | 722.500 |
| Chihuahua | Allende | Saez | 18.900 | 1,266.700 | 703.600 |
| | | Zavalza | 18.500 | 1,285.200 | 685.100 |
| | | Escalón | 14.600 | 1,299.800 | 670.500 |
| | | Rellano | 18.000 | 1,317.800 | 652.500 |
| | | Corralitos | 21.400 | 1,339.200 | 631.100 |
| | | Dolores | 19.400 | 1,358.600 | 611.700 |
| | Jiménez | Jiménez | 14.700 | 1.373.300 | 597.000 |
| | | La Reforma | 19.100 | 1,392.400 | 577.900 |
| | | Díaz | 18.800 | 1,411.200 | 559.100 |
| | Camargo | Bustamante | 19.200 | 1,430.400 | 539.900 |
| | | Santa Rosalía | 15.700 | 1,446.100 | 524.200 |
| | | La Cruz | 16.000 | 1,462.100 | 508.200 |
| | Rosales | Concho | 20.400 | 1,482.500 | 487.800 |
| | | Saucillo | 15.600 | 1,498.100 | 472.200 |
| | | Las Delicias | 16.100 | 1,514.200 | 456.100 |
| | | Ortiz | 7.300 | 1,521.500 | 448.800 |
| | | Bachimba | 24.300 | 1.545.800 | 424.500 |
| | Iturbide | Horcasitas | 17.400 | 1.563.200 | 407.100 |
| | | Mápula | 22.400 | 1,585.600 | 384.700 |
| | | Chihuahua | 22.900 | 1,608.500 | 361.800 |
| | | Sacramento | 23.100 | 1,631.600 | 338.700 |
| | | Terrazas | 15.100 | 1,646.700 | 323.600 |
| | | Sauz | 11.600 | 1,658.300 | 312.000 |
| | | Encinillas | 19.900 | 1,678.200 | 292.100 |
| | | Agua Nueva | 13.900 | 1,692.100 | 278.200 |
| | | Laguna | 13.400 | 1,705.500 | 264.800 |
| | | Puerto | 20.400 | 1,725.900 | 244.400 |
| | Bravos | Gallego | 20.200 | 1,746.100 | 224.200 |
| | | Chivatito | 29.000 | 1,775.100 | 195.200 |
| | | Moctezuma | 15.400 | 1,790.500 | 179.800 |
| | | Las Minas | 13.100 | 1,803.600 | 166.700 |
| | | Ojo Caliente | 13.500 | 1,817.100 | 153.200 |
| | | Carmen | 11.300 | 1,828.400 | 141.900 |
| | | Ahumada | 11.000 | 1.839.400 | 130.900 |
| | | San José | 11.800 | 1,851.200 | 119.100 |
| | | Ranchería | 24.100 | 1.875.300 | 95.000 |
| | | Los Médanos | 28.700 | 1,904.000 | 66.300 |
| | | Samalayuca | 18.200 | 1,922.200 | 48.100 |
| | | Tierra Blanca | 16.100 | 1.938.300 | 32.000 |
| | | Mesa | 14.400 | 1,952.700 | 17.600 |
| | | Paso del Norte (C. Juárez) | 17.600 | 1,970.300 | 0 000 |
| | | **RAMAL A GUANAJUATO.** | | | |
| Guanajuato | Silao | Silao | 0.000 | 0.000 | 23.373 |
| | Guanajuato | Marfil | 18.373 | 18.373 | 5.000 |
| | | Guanajuato | 5.000 | 23.373 | 0.000 |
| | | **LINEA DE TAMPICO.** | | | |
| Aguascalientes | Aguascalientes | Aguascalientes | 0.000 | 0.000 | 668.200 |
| | | Chicalote | 14.300 | 14.300 | 653.900 |
| | | Cañada | 6 200 | 20.500 | 647.700 |
| | | Gallardo | 10.500 | 31.000 | 637.200 |
| | Ocampo | El Tule | 4.600 | 35.600 | 632.600 |
| | | San Gil | 15 200 | 50.800 | 617.400 |
| Zacatecas | Pinos | San Marcos | 8.200 | 59.000 | 609.200 |
| | | García | 11.000 | 70.000 | 598.200 |
| | | La Honda | 12.800 | 82.800 | 585.400 |
| | | Peñón Blanco | 11.000 | 93.800 | 574.400 |
| San Luis Potosí | Salinas | Salinas | 16.100 | 109.900 | 558.300 |
| Zacatecas | Pinos | Espíritu Santo | 27.200 | 137.100 | 531.100 |
| | | Tolosa | 15.800 | 152.900 | 515.300 |
| | | Solana | 9.500 | 162.400 | 505.800 |
| San Luis Potosí | San Luis Potosí | Arenal | 16.200 | 178.600 | 489.600 |
| | | Ahualulco | 10.900 | 189.500 | 478.700 |
| | | Estanzuela | 21.900 | 211.400 | 456.800 |
| | | San Luis Potosí | 13.300 | 224.700 | 443.500 |
| | | La Tinaja | 30.800 | 255.500 | 412.700 |
| | Guadalcázar | Corcovada | 13.600 | 269.100 | 399.100 |
| | | Peotillos | 15.300 | 284.400 | 383.800 |
| | | Silos | 7.300 | 291.700 | 376.500 |
| | Cerritos | Villar | 8.600 | 300.300 | 367.900 |
| | | La Joya | 8.700 | 309.000 | 359.200 |
| | | San Lázaro | 4.800 | 313.800 | 354.400 |
| | | Cerritos | 13.400 | 327.200 | 341.000 |
| | Río Verde | San Bartolo | 29.600 | 356.800 | 311.400 |
| | | Las Tablas | 18.400 | 375.200 | 293.000 |

**LINEA DE TAMPICO.**

| ESTADOS | DISTRITOS, CANTONES ó PARTIDOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| San Luis Potosí | Hidalgo | Cárdenas | 39.000 | 414.200 | 254.000 |
| | | La Labor | 13.500 | 427.700 | 240.500 |
| | | Las Canoas | 9.000 | 436.700 | 231.500 |
| | | Tamosopo | 25.500 | 462.200 | 206.000 |
| | | Tambaca | 8.800 | 471.000 | 197.200 |
| | Valles | Rascón | 9.000 | 480.000 | 188.200 |
| | | Crucitas | 15.000 | 495.000 | 173.200 |
| | | Micos | 9.500 | 504.500 | 163.700 |
| | | Valles | 24.500 | 529.000 | 139.200 |
| | | Taninul | 18.300 | 547.300 | 120.900 |
| | | Las Palmas | 7.800 | 555.100 | 113.100 |
| Veracruz | Ozuluama | Chijol | 68.500 | 623.600 | 44.600 |
| | | Tamós | 31.500 | 655.100 | 13.100 |
| Tamaulipas | Sur y Centro | Tampico | 13.100 | 668.200 | 0.000 |

**LINEA DE IRAPUATO A GUADALAJARA.**

| ESTADOS | DISTRITOS, CANTONES ó PARTIDOS | ESTACIONES | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Guanajuato | Irapuato | Irapuato | 0.000 | 0.000 | 259.100 |
| | | San Miguel | 5.100 | 5.100 | 254.000 |
| | | Rivera | 11.300 | 16.400 | 242.700 |
| | | Cuitzeo | 7.600 | 24.000 | 235.100 |
| | | San Rafael | 14.200 | 38.200 | 220.900 |
| | Pénjamo | Pénjamo | 11.600 | 49.800 | 209.300 |
| | | Villaseñor | 14.300 | 64.100 | 195.000 |
| | | Palo Verde | 7.100 | 71.200 | 187.900 |
| | | Cortés | 13.500 | 84.700 | 174.400 |
| | | La Piedad | 6.600 | 91.300 | 167.800 |
| Michoacán | La Piedad | Patti | 20.100 | 111.400 | 147.700 |
| | | Yurécuaro | 14.300 | 125.700 | 133.400 |
| | | Negrete | 21.000 | 146.700 | 112.400 |
| Jalisco | La Barca | La Barca | 6.400 | 153.100 | 106.000 |
| | | Feliciano | 4.700 | 157.800 | 101.800 |
| | | Limón | 8.300 | 166.100 | 93.000 |
| | | Ocotlán | 13.200 | 179.300 | 79.800 |
| | | Poncitlán | 17.500 | 196.800 | 62.300 |
| | Guadalajara | Atequiza | 21.600 | 218.400 | 40.700 |
| | | La Capilla | 8.300 | 226.700 | 32.400 |
| | | El Castillo | 7.600 | 234.300 | 24.800 |
| | | Guadalajara | 24.800 | 259.100 | 0.000 |

**LINEA DE TULA A PACHUCA.**

| ESTADOS | DISTRITOS, CANTONES ó PARTIDOS | ESTACIONES | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Hidalgo | Tula | Tula | 0.000 | 0.000 | 70.200 |
| | | Iturbe | 4.500 | 4.500 | 65.700 |
| | | Teocalco | 4.500 | 9.000 | 61.200 |
| | | Tlaxcoapan | 5.600 | 14.600 | 55.600 |
| | | Tetepango | 7.000 | 21.600 | 48.600 |
| | | Rosal | 8.800 | 30.400 | 39.800 |
| | Actopan | Temoaya | 10.900 | 41.300 | 28.900 |
| | | Concepción | 20.900 | 62.200 | 8.000 |
| | Pachuca | Pachuca | 8.000 | 70.200 | 0.000 |

**Las líneas que explota la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano están adicionadas con la del Ferrocarril de Tula á Pachuca y Zacualtipán, que pertenece á la misma Empresa, aun cuando su concesión es independiente de la del Ferrocarril Central. En este concepto, las líneas explotadas por la Empresa son las siguientes:**

| | K. M. |
|---|---|
| De México á Ciudad Juárez | 1,970.300 |
| „ Silao á Guanajuato | 23.373 |
| „ Chicalote á Tampico | 654.000 |
| „ Tampico á la Barra | 9.500 |
| „ Irapuato á Guadalajara | 259.100 |
| „ Tula á Pachuca | 70.200 |

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $0.18 por kilómetro.

# TARIFAS DE MERCANCÍAS.

## Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

### EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **Clase especial.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 12 | $ 18 00 | $ 18 00 |
| „ 151 á 300 „ | 0 09 | 13 50 | 31 50 |
| „ 301 á 1,150 „ | 0 05 | 42 50 | 74 00 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 04 | 34 00 | 108 00 |
| **1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 06 | $ 9 00 | $ 9 00 |
| „ 101 á 400 „ | 0 05¾ | 14 38 | 23 38 |
| „ 401 á 500 „ | 0 05½ | 5 50 | 28 88 |
| „ 501 á 600 „ | 0 05¼ | 5 25 | 34 13 |
| „ 601 á 700 „ | 0 05 | 5 00 | 39 13 |
| „ 701 á 1,150 „ | 0 04 | 18 00 | 57 13 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 03½ | 29 75 | 86 88 |
| **2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 04 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 151 á 400 „ | 0 03¾ | 9 38 | 15 38 |
| „ 401 á 500 „ | 0 03½ | 3 50 | 18 88 |
| „ 501 á 600 „ | 0 03¼ | 3 25 | 22 13 |
| „ 601 á 1,150 „ | 0 03 | 16 50 | 38 63 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 02½ | 21 25 | 59 88 |
| **3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 02½ | $ 3 75 | $ 3 75 |
| „ 151 á 400 „ | 0 02⅜ | 5 94 | 9 69 |
| „ 401 á 500 „ | 0 02¼ | 2 25 | 11 94 |
| „ 501 á 600 „ | 0 02⅛ | 2 12 | 14 06 |
| „ 601 á 2,000 „ | 0 02 | 28 00 | 42 06 |

### EN CARRO POR ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **Clase especial.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 10 | $ 15 00 | $ 15 00 |
| „ 151 á 300 „ | 0 08 | 12 00 | 27 00 |
| „ 301 á 2,000 „ | 0 04 | 68 00 | 95 00 |
| **1ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 75 kilómetros | $ 0 05¾ | $ 4 31 | $ 4 31 |
| „ 76 á 150 „ | 0 05⅛ | 3 85 | 8 16 |
| „ 151 á 225 „ | 0 04 | 3 00 | 11 16 |
| „ 226 á 300 „ | 0 03 | 2 25 | 13 41 |
| „ 301 á 700 „ | 0 02⅛ | 8 50 | 21 91 |
| „ 701 á 1,150 „ | 0 02 | 9 00 | 30 91 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 01½ | 12 75 | 43 66 |
| **2ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL: | | | |
| De 1 á 185 kilómetros | $ 0 03⅞ | $ 7 17 | $ 7 17 |
| „ 186 á 400 „ | 0 02⅛ | 4 57 | 11 74 |
| „ 401 á 800 „ | 0 02 | 8 00 | 19 74 |
| „ 801 á 900 „ | 0 01¾ | 1 75 | 21 49 |
| „ 901 á 1,150 „ | 0 01½ | 3 75 | 25 24 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 01¼ | 10 62 | 35 86 |
| **3ª clase.**—DISTANCIA GRADUAL. | | | |
| De 1 á 75 kilómetros | $ 0 02⅜ | $ 1 78 | $ 1 78 |
| „ 76 á 100 „ | 0 02 | 0 50 | 2 28 |
| „ 101 á 700 „ | 0 01½ | 9 00 | 11 28 |
| „ 701 á 1,150 „ | 0 01¼ | 5 63 | 16 91 |
| „ 1,151 á 2,000 „ | 0 01 | 8 50 | 25 41 |

# Línea de Tula á Pachuca.

## TARIFA DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ |

A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 04 | „ |
| Tercera clase | 0 03 | „ |

## TARIFAS ESPECIALES.

**Reglas y Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales y para los coches que con carácter de especiales se agreguen á los trenes ordinarios de pasajeros.**

Los precios para trenes especiales comprenden: una locomotora y un coche de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según se desee; pero no se aplican ni á coches dormitorios ni á coches privados, pues éstos están sujetos á arreglo especial.

El precio por cada coche adicional, agregado á un tren especial, será igual al importe de la tercera parte del precio del tren especial, y si el precio resulta fracción de un peso, esta fracción será considerada como peso completo.

En todo tren especial que se flete á los precios que fija esta tarifa, el número de pasajeros quedará limitado para cada coche de la manera siguiente:

| | | |
|---|---|---|
| Para cada coche de sillón reclinatorio ó de 1ª clase | 20 | personas. |
| Para cada coche de 2ª clase | 25 | „ |
| Para cada coche de 3ª clase | 35 | „ |

Todas las personas que pasen del número indicado pagarán el precio de pasaje ordinario de la clase que corresponda.

En los trenes especiales cada pasajero tiene derecho á llevar consigo hasta cincuenta kilos de equipaje libre, siempre que el equipaje pueda colocarse dentro de los coches, sin que éstos sufran deterioro. No se permitirá llevar equipajes en las plataformas de los coches.

Por los coches Pullman, coches de sillones reclinatorios, coches privados y de 1ª, 2ª ó 3ª clase, agregados á los trenes ordinarios de pasajeros, se cobrará el importe correspondiente al número de boletos, como sigue:

| | | |
|---|---|---|
| Coche Pullman, privado, de sillones reclinatorios ó de 1ª clase | 15 boletos | de 1ª clase. |
| Coche de 2ª clase | 20 „ | „ 2ª „ |
| Coche de 3ª clase | 30 „ | „ 3ª „ |

Todas las personas que excedan del número indicado, pagarán los precios ordinarios de la 1ª, 2ª ó 3ª clase, según el coche que ocupen.

Tratándose de coches Pullman ó privados, se pagará además de los boletos mencionados, lo que marca la tarifa de la Empresa Pullman y el tanto por distancia recorrida por el coche (millage) por el uso del mismo.

En los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, los pasajeros podrán llevar hasta 15 kilogramos de equipaje libre por cada boleto, dándoseles un check por cada bulto. Los bultos así registrados se llevarán en el carro de equipajes.

Tanto para los trenes especiales como para los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, se expedirá un solo boleto, formas 7, 8 ó 9, especificando el número de personas que deben ocupar el tren ó el coche de que se trate.

Lo que antecede es sólo para gobierno de los empleados; pero no se expedirán boletos ni se harán arreglos para trenes ó coches especiales, sin haber recibido primero la autorización correspondiente de esta Oficina.

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1881 | 303,543 | $ 62,270 20 | 7,012 | 436 | $ 33,413 44 | $ 95,683 64 |
| 1882 | 491,985 | 442,726 54 | 202,304 | 993 | 1.289,387 24 | 1.732,113 78 |
| 1883 | 653.669 | 726,830 09 | 167,356 | 565 | 2.876,906 29 | 3.603,736 38 |
| 1884 | 761,687 | 1.111,906 96 | 190,423 | 972 | 2.662,684 86 | 3.774,591 82 |
| 1885 | 694,894 | 1.111,062 54 | 331,700 | 260 | 2.484.325 68 | 3.595,388 22 |
| 1886 | 769,655 | 1.185,662 53 | 255,027 | 111 | 2.754,613 02 | 3.940,275 55 |
| 1887 | 797,693 | 1.251,743 98 | 356,448 | 976 | 3.721,358 13 | 4.973,102 11 |
| 1888 | 756,560 | 1.337,734 10 | 519,261 | 394 | 4.554,830 53 | 5.892,564 63 |
| 1889 | 683,147 | 1.436,301 06 | 576,324 | 408 | 5.081,628 68 | 6.517,929 74 |
| 1890 | 736,730 | 1.487,086 60 | 694,966 | 914 | 5.212,261 40 | 6.699,348 00 |
| 1891 | 753,276 | 1.512,415 42 | 1.005,447 | 237 | 6.167,092 56 | 7.679,507 98 |
| 1892 | 735,363 | 1.442,310 99 | 1.100,364 | 029 | 6.534,507 42 | 7.976,818 41 |
| 1893 | 792,025 | 1.443,793 73 | 860,186 | 545 | 6.537,974 58 | 7.981,768 31 |
| 1894 | 945,434 | 1.576,801 35 | 898,484 | 071 | 6.849,223 95 | 8.426,025 28 |

**SECRETARIA**

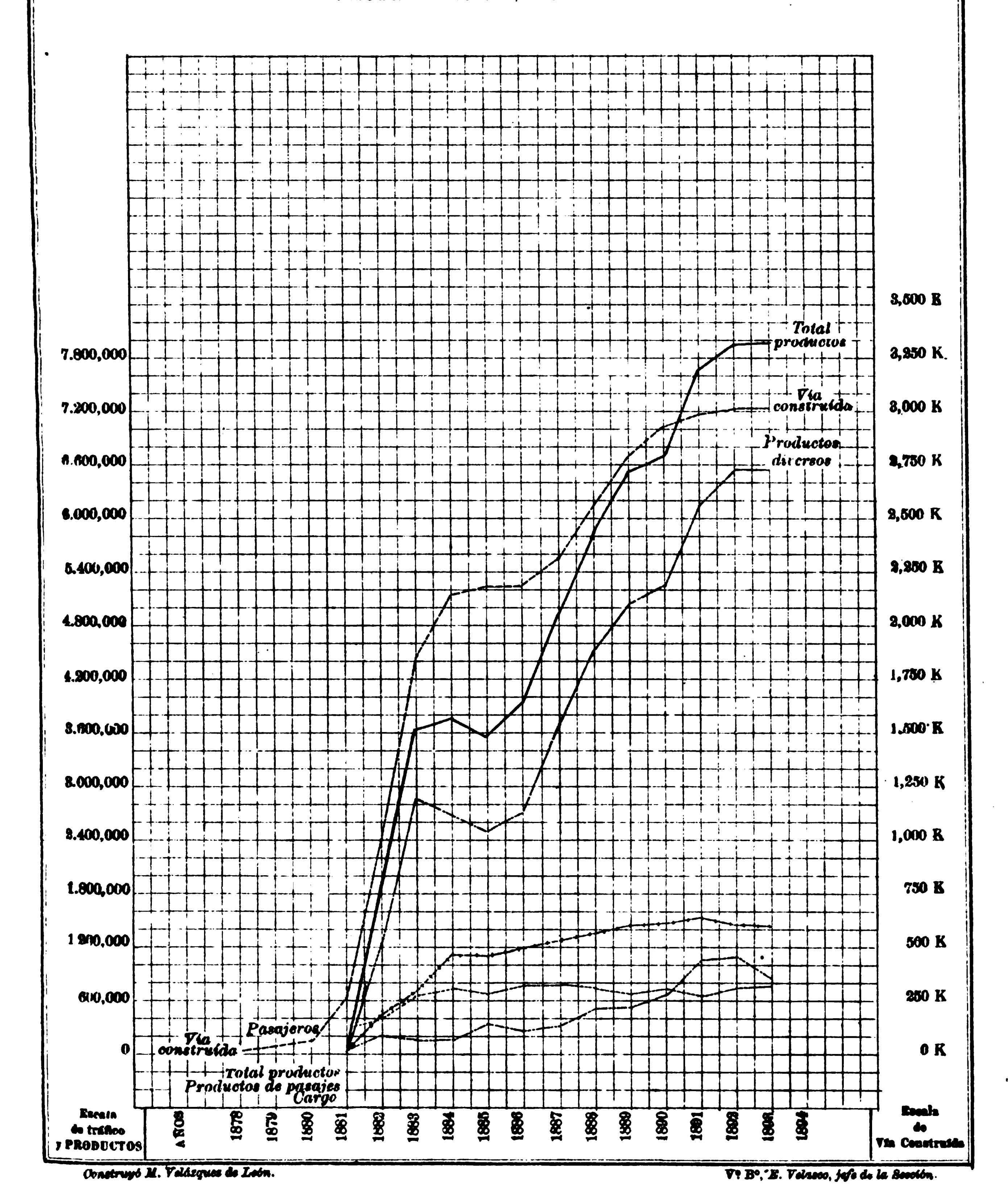
**DE**

**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

**Sección Segunda.**

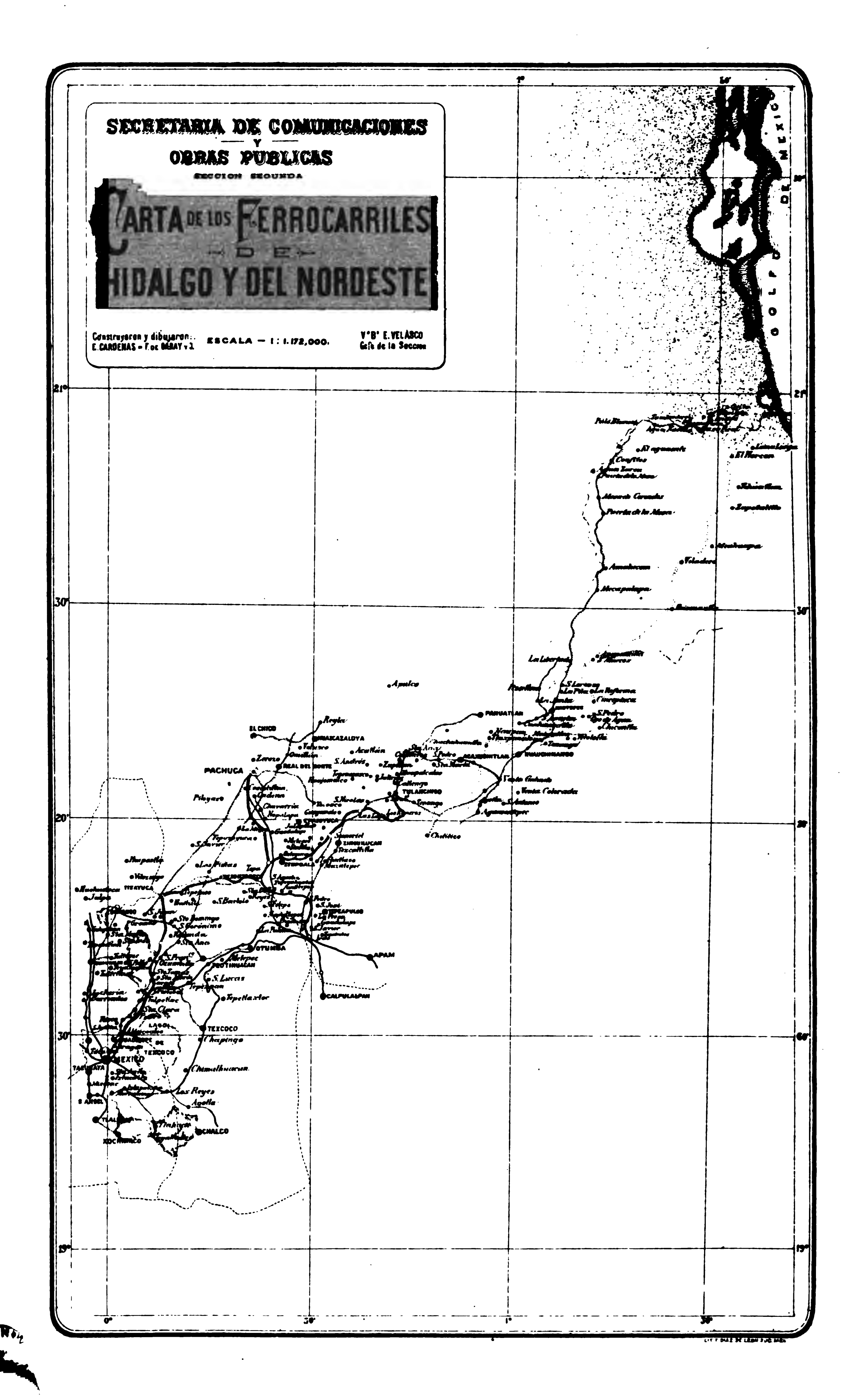
# F. C. CENTRAL MEXICANO y F. C. de TULA á PACHUCA

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.*

*V° B°, E. Velasco, jefe de la Sección.*


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DE LOS FERROCARRILES
DE
HIDALGO Y DEL NORDESTE
Construyeron y dibujaron: E. CARDENAS - F. DE GABAY
ESCALA — 1: 1.172,000.
V°B° E. VELASCO
Gefe de la Seccion
GOLFO DE MEXICO
PACHUCA
EL CHICO
REAL DEL MONTE
TULANCINGO
OTUMBA
APAM
CALPULALPAN
TEXCOCO
Chapingo
MEXICO
TACUBAYA
S. ANGEL
TLALPAN
XOCHIMILCO
CHALCO
Los Reyes
LAGO DE TEXCOCO
PAHUATLAN
HUAUCHINANGO
Apulco
Otolítico
La Libertad

NÚMERO 18.

# Ferrocarril de Hidalgo, y línea del Nordeste de México.

(Concesión número 95.)

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES. | DISTANCIAS Parcial | DISTANCIAS Al extremo inicial | DISTANCIAS Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| **LINEA DE TIZAYUCA A PACHUCA.** | | | | | |
| | | | K. M. | K. M. | K. N. |
| Hidalgo | Pachuca | Tizayuca | 0.000 | 0.000 | 59.876 |
| | | Tezontepec | 16.200 | 16.200 | 43.676 |
| | | San Agustín | 11.278 | 27.478 | 32.398 |
| | | Tepa | 6.641 | 34.119 | 25.757 |
| | | Xochihuacán | 8.700 | 42.819 | 17.057 |
| | | Pachuca | 17.057 | 59.876 | 0.000 |
| | **LINEA DE TEPA A TULANCINGO.** | | | | |
| Hidalgo | Pachuca | Tepa | 0.000 | 0.000 | 55.100 |
| | | Tecajete | 8.400 | 8.400 | 46 700 |
| | Tulancingo | Somoriel | 11.900 | 20.300 | 34.800 |
| | | Las Lajas | 10.586 | 30.886 | 24.214 |
| | | Santiago | 18.714 | 49.600 | 5.500 |
| | | Tulancingo | 5.500 | 55.100 | 0.000 |
| | **LINEA DE TIZAYUCA A ZUMPANGO.** | | | | |
| Hidalgo | Pachuca | Tizayuca | 0.000 | 0.000 | 14.224 |
| México | Zumpango | Zumpango | 14.224 | 14.224 | 0.000 |
| | **LINEA DE SAN AGUSTIN A IROLO.** | | | | |
| Hidalgo | Pachuca | San Agustín | 0.000 | 0.000 | 28.063 |
| | Apam | Tlanalapa | 14.063 | 14.063 | 14.000 |
| | | Irolo | 14.000 | 28.063 | 0.000 |
| | **LINEA DEL NORDESTE DE MÉXICO.** | | | | |
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 50.400 |
| México | Tlalnepantla | Canal | 19.000 | 19.000 | 31.400 |
| | Morelos | Ojo de Agua | 11.400 | 30.400 | 20.000 |
| | | Santa Ana | 5.200 | 35.600 | 14.000 |
| Hidalgo | Pachuca | Tizayuca | 14.800 | 50.400 | 0.000 |

Como se ha indicado, la Empresa del Ferrocarril Hidalgo posee también la concesión del Ferrocarril del Nordeste de México, haciéndose el tráfico de explotación combinado en ambas líneas; por esta razón se considera que las líneas explotadas por la referida Empresa son las siguientes:

| | K. M. |
|---|---|
| De México á Tizayuca | 50.400 |
| De Tizayuca á Pachuca | 59.876 |
| De Tepa á Tulancingo | 55.100 |
| De Tizayuca á Zumpango | 14.224 |
| De San Agustín á Irolo | 28.063 |

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 02½ | por kilómetro. |
| Segunda clase | „ 0 02 | „ |
| Tercera clase | „ 0 01½ | „ |

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por kilómetro y por 1,000 kilos.**

| | |
|---|---|
| Clase especial | $ 0 12 |
| Primera clase | „ 0 07 |
| Segunda clase | „ 0 05 |
| Tercera clase | „ 0 04 |

# Línea del Ferrocarril del Nordeste de México.

## TARIFAS DE PASAJES.

**Primera clase** ........................................... $ 0 03 por kilómetro.
**Segunda clase** ........................................... „ 0 02 „
**Tercera clase** ........................................... „ 0 01½ „

**Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.**

**Exceso de equipaje. Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 12 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

**Clase especial** ........................................... $ 0 12 por kilómetro.
**Primera clase** ........................................... „ 0 06 „
**Segunda clase** ........................................... „ 0 05 „
**Tercera clase** ........................................... „ 0 04 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1881 | 39,759 | $ 9,897 17 | 2,264 | 000 | $ 1,659 36 | $ 11,556 53 |
| 1882 | 30,940 | 12,270 02 | 7,624 | 000 | 10,442 30 | 22,712 32 |
| 1883 | 37,198 | 25,713 04 | 17,852 | 283 | 33,220 80 | 58.933 84 |
| 1884 | 55,209 | 32,648 22 | 34,958 | 222 | 54,955 16 | 87,603 38 |
| 1885 | 51.823 | 32,295 08 | 40,960 | 794 | 76,710 43 | 109,005 51 |
| 1886 | 44,666 | 36,692 27 | 51,760 | 395 | 117,603 55 | 154.295 82 |
| 1887 | 53,958 | 43,582 66 | 65,524 | 057 | 145,702 22 | 189,284 88 |
| 1888 | 55,055 | 45,805 05 | 77,203 | 173 | 161,773 18 | 207,578 23 |
| 1889 | 90,241 | 90,194 56 | 100,110 | 733 | 262,081 27 | 352,275 83 |
| 1890 | 113,605 | 106,397 87 | 137,467 | 201 | 328,124 49 | 434,522 36 |
| 1891 | 127,972 | 120,128 18 | 176,432 | 664 | 404.735 74 | 524,863 92 |
| 1892 | 148,540 | 141,360 09 | 186,041 | 471 | 422,052 91 | 563,413 00 |
| 1893 | 168,422 | 161,908 45 | 178,174 | 047 | 468.566 69 | 630,475 14 |
| 1894 | 214,837 | 178,477 10 | 200,685 | 687 | 643,700 93 | 822,178 03 |

SECRETARIA

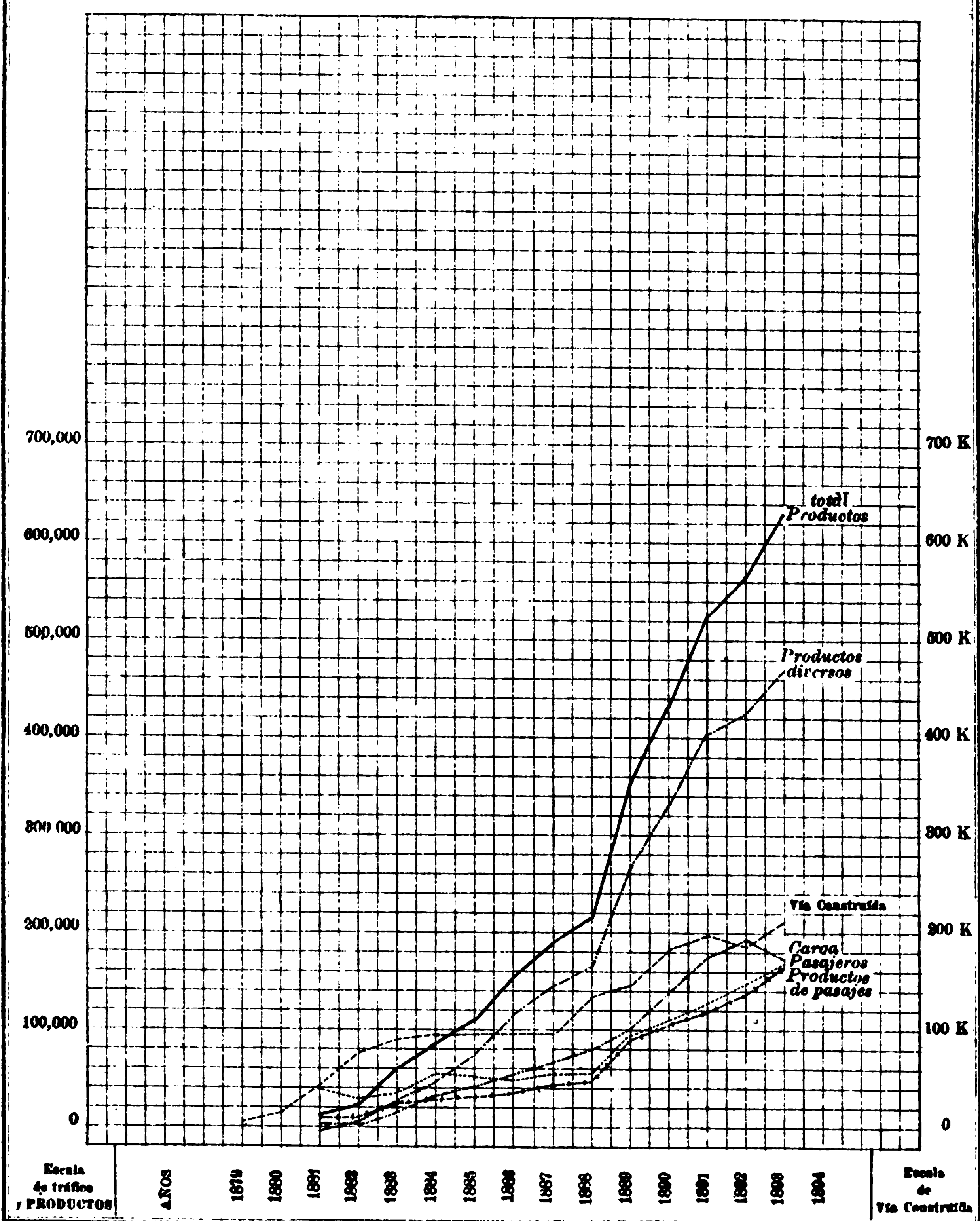
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

## F. C. de HIDALGO y del NORDESTE.

### DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO




*Construyó M. Velásquez de Leon.*

Vº Bº, *E. Velasco, jefe de la Sección.*

GOLFO DE MÉXICO

BAHIA DE CAMPECHE

CAMPECHE

HUNUCMÁ

MERIDA

TIXKOKOB

MOTUL

TEMAX

IZAMAL

ESPITA

ACANCEH

MAXCANÚ

MUNA

HALACHÓ

CALKINÍ

TICUL

TEABO

SOTUTA

VALLADOLID

HECELCHACAN

TEKAX

BOLONCHENTICUL

PETO

# SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

## CARTA DE LOS FERROCARRILES DE LA PENÍNSULA DE YUCATAN

ESCALA 1: 984.000

*F.C. de Mérida á Progreso* — *F.C. de Mérida á Izamal*

" " " *á Campeche* — " " " *á Peto*

" " " *á Valladolid* — " " *Campeche á Lerma*

Construyeron y dibujaron.
E. CARDENAS = F. de GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO
Gefe de la Seccion

F. DIAZ DE LEON SUCRES.



NÚMERO 23.

# Ferrocarril de Mérida á Progreso.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Yucatán | Mérida | Mérida | 0.000 | 0.000 | 36.456 |
| | | San Ignacio | 22.000 | 22.000 | 14.456 |
| | | Progreso | 14.456 | 36.456 | 0.000 |

**El desarrollo de la línea del Ferrocarril de Mérida á Progreso es de 36 kilómetros 456 metros, los cuales son explotados conforme á los datos siguientes:**

## TARIFAS DE PASAJES.

**Primera clase.......... $ 0 02¾ por kilómetro.**
**Segunda clase.......... 0 01½ „ „**
**Tercera clase.......... 0 00¾ „ „**

**Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.**

**Exceso de equipaje por kilómetro y por tonelada de 1,000 kilos $0 10.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

**Primera clase.......... $ 0 06 por kilómetro.**
**Segunda clase.......... 0 04 „**
**Tercera clase.......... 0 02½ „**

## RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1881 | 56.085 | $ 28,639 50 | ...... | .. | $ 53,236 00 | $ 81,875 50 |
| 1882 | 84,016 | 37,642 38 | 41.934 | 297 | 75,242 88 | 112,885 26 |
| 1883 | 83,231 | 36,239 83 | 59,859 | 715 | 108,248 80 | 144,488 63 |
| 1884 | 87,159 | 37,940 54 | 95,962 | 902 | 139,299 59 | 177,240 13 |
| 1885 | 64,173 | 29,078 41 | 79,611 | 737 | 120,389 13 | 149,467 54 |
| 1886 | 77,139 | 33,353 16 | 58,239 | 254 | 78,168 66 | 111,521 82 |
| 1887 | 85,044 | 22,844 42 | 46,055 | 714 | 52,995 68 | 75,840 10 |
| 1888 | 109,997 | 29,812 76 | 30,872 | 512 | 64,291 88 | 94,104 64 |
| 1889 | 158,534 | 56,763 81 | 44,619 | 200 | 97,017 37 | 153,781 18 |
| 1890 | 162,701 | 55,566 97 | 53,949 | 818 | 89,139 81 | 144,706 78 |
| 1891 | 129,989 | 46,155 85 | 34,486 | 000 | 67,460 18 | 113,616 03 |
| 1892 | 108,119 | 36,538 45 | 28,856 | 499 | 83,593 75 | 120,132 20 |
| 1893 | 91,291 | 39,276 08 | 34,406 | 476 | 96,230 47 | 135,506 55 |
| 1894 | 79,653 | 33,387 18 | 38,659 | 401 | 68,513 05 | 101,900 23 |

SECRETARIA

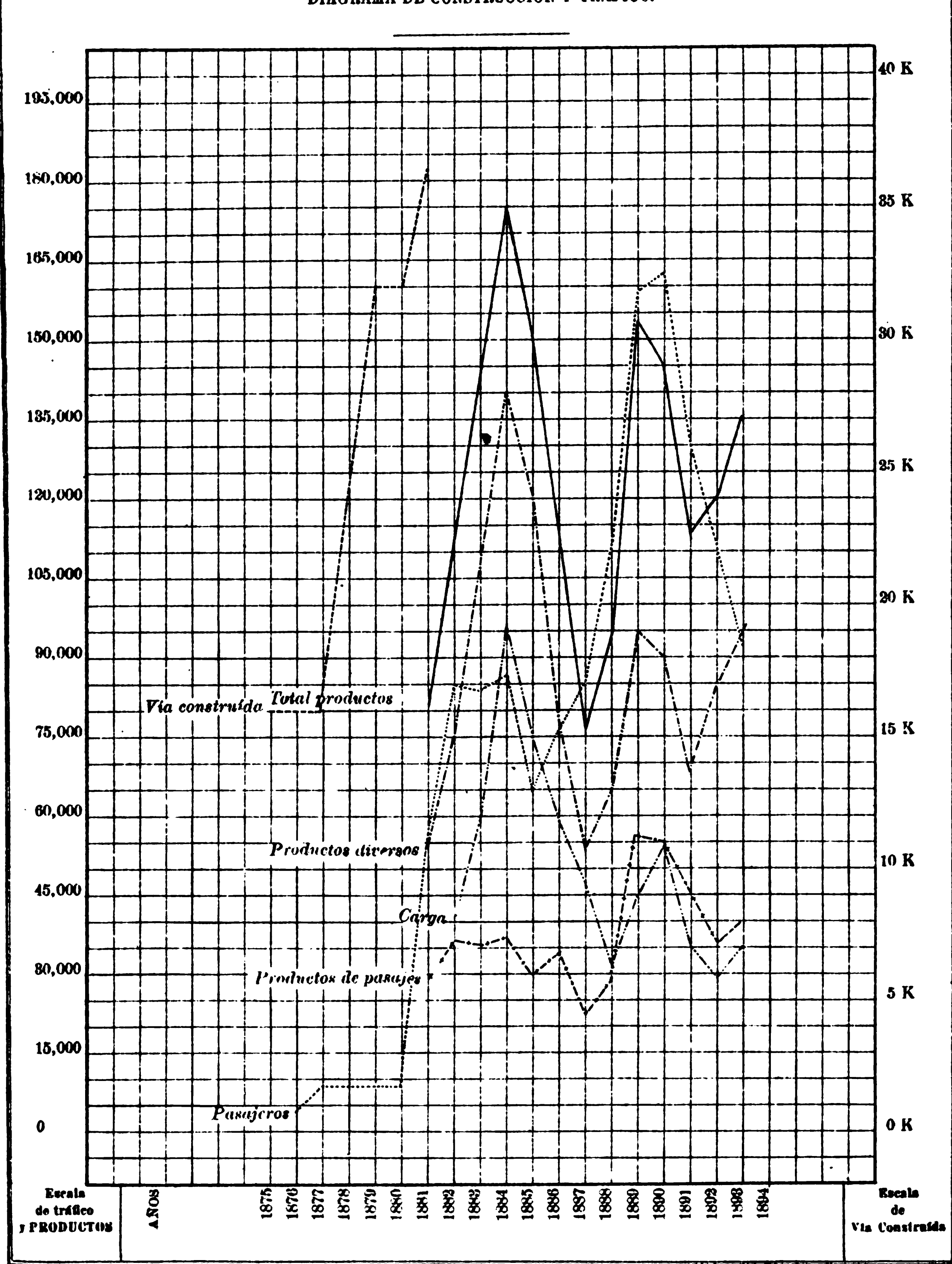
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

# F. C. de MERIDA á PROGRESO.

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.* — *V.º B.º, E. Velasco, jefe de la Sección.*

PALMAR

CAÑADA

CHAPULCO

TEHUACAN

ZAPOTITLAN

Ferrocarril de Oaxaca

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL
DE
# ESPERANZA A TEHUACAN

ESCALA - 1: 248.000.

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

[illegible]



NÚMERO 26.

# Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Puebla | Chalchicomula | Esperanza | 0.000 | 0.000 | 50.000 |
| | | Cañada | 17.000 | 17.000 | 33.000 |
| | Tehuacán | Carmen | 18.000 | 35.000 | 15 000 |
| | | Miahuatlán | 4.500 | 39 500 | 10.500 |
| | | Tehuacán | 10.500 | 50.000 | 0.000 |

La línea del Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza, tiene un desarrollo de 50 kilómetros, que explota la Empresa respectiva.

## TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01 | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje, por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

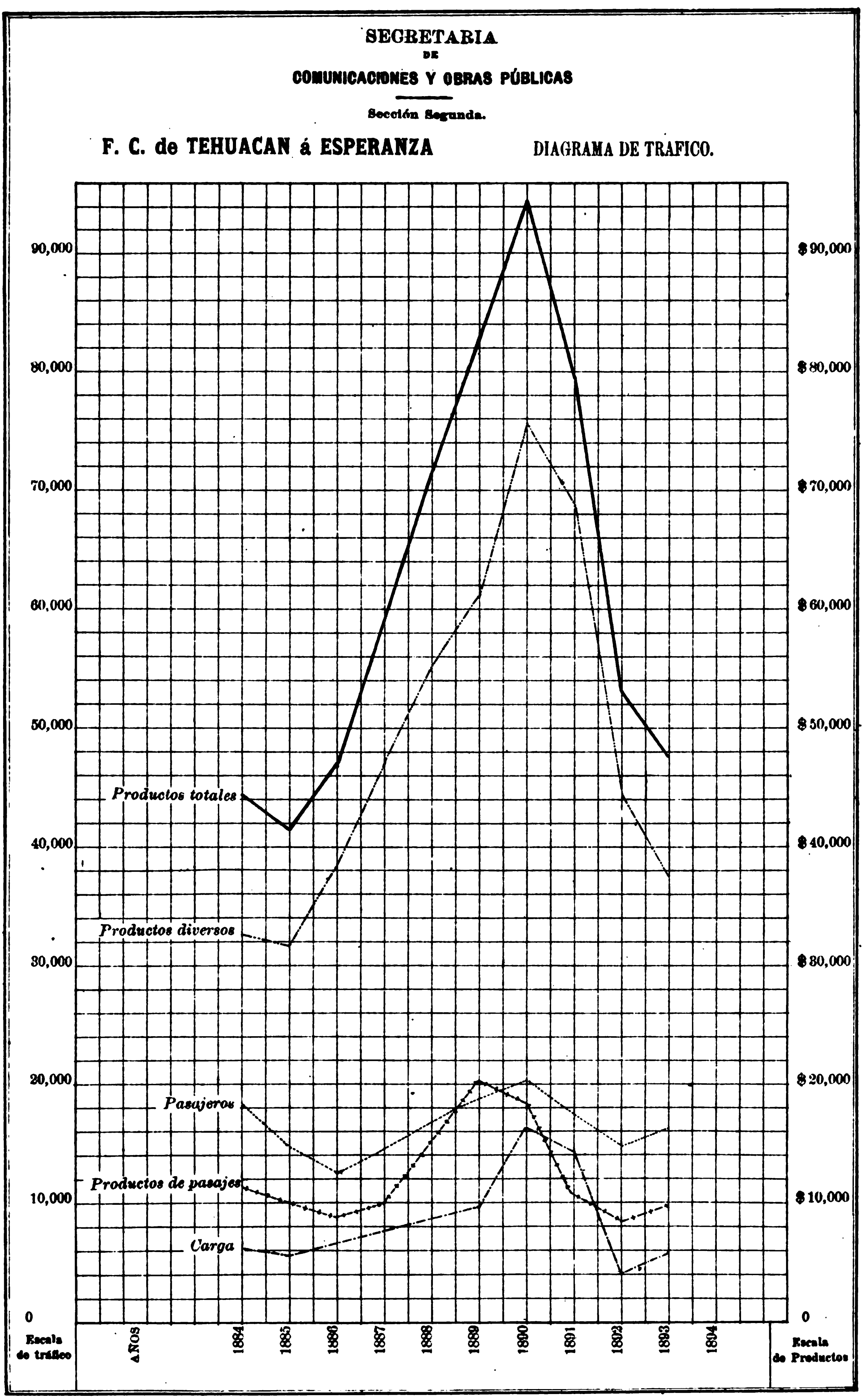
| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 14 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 12 | „ |
| Tercera clase | 0 10 | „ |

## TARIFAS ESPECIALES.

| | 1ª clase | 2ª clase | 3ª clase | Plataforma para carga |
|---|---|---|---|---|
| DE TEHUACÁN | | | | |
| á Miahuatlán | $ 6 00 | $ 5 00 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| á Llano Grande | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| á Cañada Morelos | 20 00 | 17 00 | 14 00 | 14 00 |
| á Esperanza | 28 00 | 24 00 | 20 00 | 20 00 |
| DE MIAHUATLÁN | | | | |
| á Tehuacán | $ 6 00 | $ 5 00 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| á Llano Grande | 8 00 | 7 00 | 6 00 | 6 00 |
| á Cañada Morelos | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| á Esperanza | 22 00 | 19 00 | 16 00 | 16 00 |
| DE LLANO GRANDE | | | | |
| á Miahuatlán | $ 8 00 | $ 7 00 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| á Tehuacán | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| á Cañada Morelos | 6 00 | 5 00 | 4 00 | 4 00 |
| á Esperanza | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| DE CAÑADA MORELOS | | | | |
| á Llano Grande | $ 6 00 | $ 5 00 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| á Miahuatlán | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| á Tehuacán | 20 00 | 17 00 | 14 00 | 14 00 |
| á Esperanza | 8 00 | 7 00 | 6 00 | 6 00 |
| DE ESPERANZA | | | | |
| á Cañada | $ 8 00 | $ 7 00 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| á Llano Grande | 14 00 | 12 00 | 10 00 | 10 00 |
| á Miahuatlán | 22 00 | 19 00 | 16 00 | 16 00 |
| á Tehuacán | 28 00 | 24 00 | 20 00 | 20 00 |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1884 | 18,343 | $ 11,427 64 | 6,043 | 813 | $ 32,921 87 | $ 44,349 51 |
| 1885 | 15,049 | 10,077 20 | 5,857 | 257 | 31,905 66 | 41,982 86 |
| 1886 | 12,942 | 9,111 04 | 6,603 | 705 | 38,271 80 | 47,382 84 |
| 1887 | 14,848 | 10,080 15 | 7,669 | 730 | 47,437 77 | 57,517 92 |
| 1888 | 17,116 | 15,376 57 | 8,764 | 045 | 54,500 93 | 69,877 50 |
| 1889 | 19,385 | 20,673 00 | 9,858 | 360 | 61,564 09 | 82.237 09 |
| 1890 | 20,462 | 18,459 96 | 16,625 | 870 | 75,744 37 | 94.204 33 |
| 1891 | 17,426 | 11,087 06 | 14,381 | 340 | 68,684 08 | 79,771 14 |
| 1892 | 15,102 | 8,792 35 | 4.179 | 510 | 44,602 09 | 53,394 44 |
| 1893 | 16,096 | 9,411 51 | 5,663 | 530 | 37,997 45 | 47,408 96 |
| 1894 | ...... | .......... | ...... | ... | .......... | .......... |




*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº, B. Velasco, jefe de la Sección.*

NÚMERO 28.

# Ferrocarril de Mérida á Peto.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Yucatán | Mérida | Mérida | 0.000 | 0.000 | 108.000 |
| | | Kanasín | 8.000 | 8.000 | 100,000 |
| | Acancéh | Acancéh | 17.000 | 25.000 | 83.000 |
| | | Tecoh | 8.000 | 33.000 | 75.000 |
| | | Lepan | 5.000 | 38.000 | 70.000 |
| | Ticul | Xcanchakan | 9.000 | 47.000 | 61.000 |
| | | Hunabchen | 11.000 | 58.000 | 50.000 |
| | | Ticul | 17.000 | 75.000 | 33.000 |
| | Tecax | Oxkutzcab | 15.000 | 90.000 | 18.000 |
| | | Akil | 9.000 | 99.000 | 9.000 |
| | | Tekax | 9.000 | 108.000 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Peto tiene en explotación el tramo de 108 kilómetros que median entre Mérida y Tekax.

## TARIFA DE PASAJES.

Primera clase ............ $ 0 02 por kilómetro.
Segunda clase ............ 0 01½ „
Tercera clase ............ 0 01 „

A cada adulto se le libran 25 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje. Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 10 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Clase especial ............ $ 0 12 por kilómetro.
Primera clase ............ 0 06 „
Segunda clase ............ 0 05 „
Tercera clase ............ 0 04 „

## TARIFAS ESPECIALES.

**TRENES DE PASAJE.**

**Por un tren llevando un furgón junto á la máquina y un carro de pasajeros. Pago anticipado.**

| ESTACIONES | | | DISTANCIA EN ENTEROS. Parcial | Total | PRECIOS |
|---|---|---|---|---|---|
| De Mérida | á Kanasín | ó viceversa | 8 | 8 | $ 16 00 |
| „ | á Acancéh | „ | 17 | 25 | 50 00 |
| „ | á Tecoh | „ | 8 | 33 | 66 00 |
| „ | á Lepan | „ | 5 | 38 | 76 00 |
| „ | á Xcanchakan | „ | 9 | 47 | 94 00 |
| „ | á Hunabchen | „ | 11 | 58 | 116 00 |
| „ | á Ticul | „ | 17 | 75 | 150 00 |
| „ | á Oxkutzcab | „ | 15 | 90 | 180 00 |
| „ | á Akil | „ | 9 | 99 | 198 00 |
| „ | á Tekax | „ | 9 | 108 | 216 00 |

**ADVERTENCIAS.**—Cuando el tren se pida para ida y vuelta, se cobrará por la vuelta un descuento del 50 por 100 de estas tarifas, pero sólo podrá detenerse el tren por dos horas de espera.

Cuando el servicio sea de noche se cobrarán estas tarifas con un recargo del 50 por 100.

Cuando el tren se pida con más de un coche de pasajeros se cobrará por cada uno que se aumente, el recargo de un 25 por 100.

Este servicio sólo se prestará sin alterar en lo más mínimo el Itinerario de los trenes ordinarios.

NOTA.—Cuando el servicio sea mixto se cobrará por cada carro de carga, el flete que cause *Por Entero* conforme á la Tarifa común.

## TRENES DE CARGA.

**Por un carro de porte de 10 toneladas.**
**Pago anticipado.**

| ESTACIONES | | DISTANCIA EN KMTROS. Parcial | Total | PRECIOS |
|---|---|---|---|---|
| De Mérida á Kanasín | ó viceversa ................... | 8 | 8 | $ 16 00 |
| „ á Acanceh | „ .................. | 17 | 25 | 50 00 |
| „ á Tecoh | „ .................. | 8 | 33 | 66 00 |
| „ á Lepan | „ .................. | 5 | 38 | 76 00 |
| „ á Xcanchakan | „ .................. | 9 | 47 | 94 00 |
| „ á Hunabchen | „ .................. | 11 | 58 | 116 00 |
| „ á Ticul | „ .................. | 17 | 75 | 150 00 |
| „ á Oxkutzcab | „ .................. | 15 | 90 | 180 00 |
| „ á Akil | „ .................. | 9 | 99 | 198 00 |
| „ á Tekax | „ .................. | 9 | 108 | 216 00 |

**ADVERTENCIAS.**—Cuando el tren se pida para ida y vuelta se cobrará por la vuelta un descuento de un 50 por 100 de estas tarifas,, pero sólo se detendrá dos horas á la espera.

Cuando el servicio sea de noche, se cobrarán estas tarifas con un recargo del 50 por 100.

Cuando el tren se pida con más de un carro de carga, se cobrará por cada uno el valor del carro *Por Entero* conforme á la Tarifa común.

Este servicio sólo se prestará sin alterar ó interrumpir en lo más mínimo, la marcha de los trenes ordinarios.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

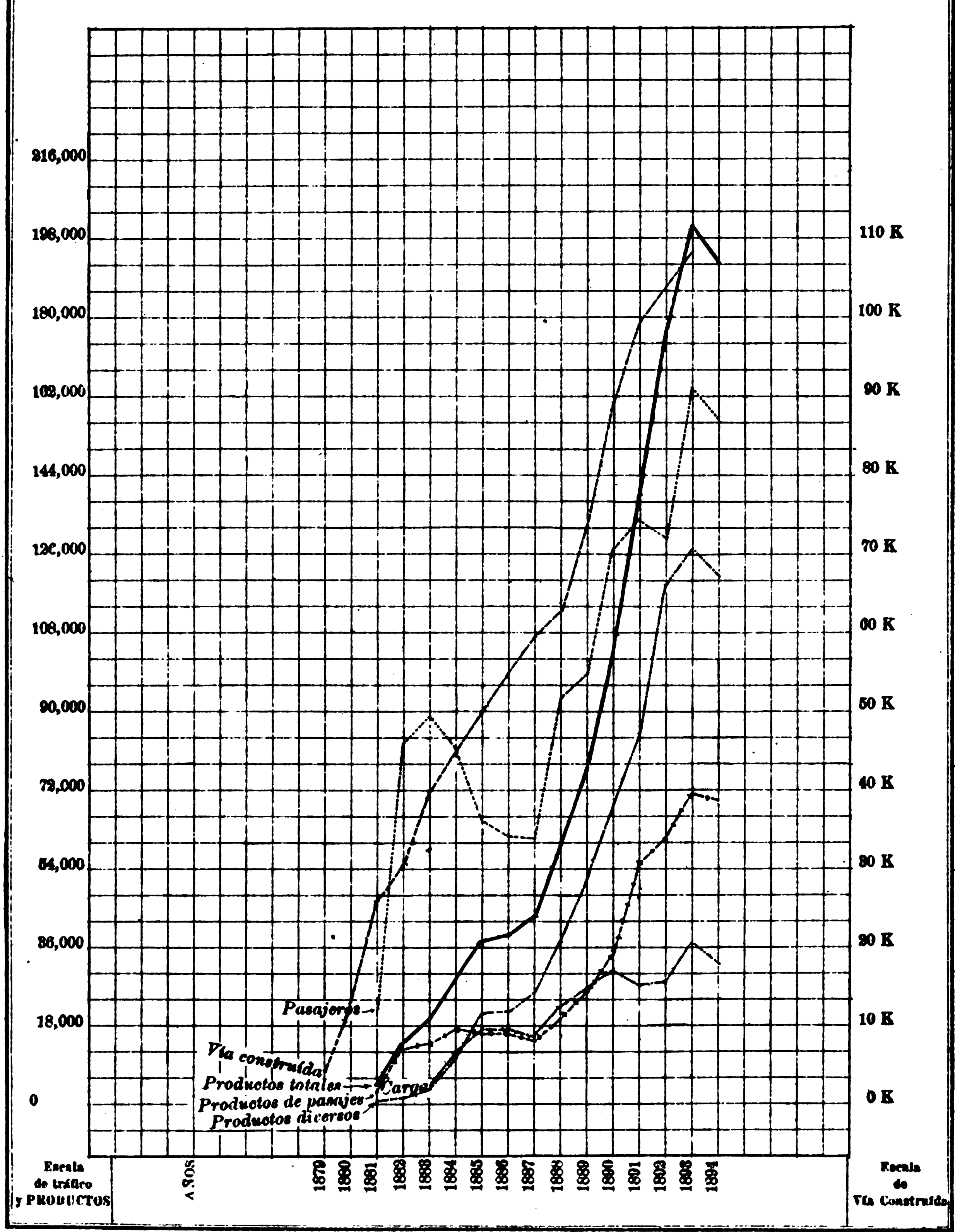
| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1881 | 22,852 | $ 3,913 69 | ...... | ... | $ 430 60 | $ 4,344 29 |
| 1882 | 81,102 | 12,293 58 | ...... | ... | 2,637 42 | 14,930 99 |
| 1883 | 88,920 | 14,422 31 | 5,654 | 115 | 4,833 23 | 19.255 54 |
| 1884 | 81,566 | 17,818 29 | 11,063 | 915 | 11,588 49 | 29,406 78 |
| 1885 | 64,118 | 16,795 70 | 16,919 | 464 | 20,222 10 | 37,017 80 |
| 1886 | 62,983 | 16,728 82 | 17,368 | 079 | 21,710 91 | 38,439 73 |
| 1887 | 62,763 | 15,943 55 | 15,827 | 969 | 26,619 71 | 42,563 26 |
| 1888 | 92,773 | 22,146 61 | 20,231 | 714 | 37,013 76 | 59.160 37 |
| 1889 | 99,761 | 25,351 70 | 25,397 | 822 | 52,553 95 | 77,905 65 |
| 1890 | 126,978 | 34,514 70 | 30,024 | 477 | 69,390 02 | 103,904 72 |
| 1891 | 134,438 | 55,007 97 | 27,106 | 666 | 85,602 24 | 140,610 21 |
| 1892 | 129,163 | 59,742 62 | 28.266 | 475 | 118,214 20 | 177,956 82 |
| 1893 | 163,852 | 71,970 64 | 36,202 | 439 | 128,115 61 | 200,086 25 |
| 1894 | 157,311 | 70,898 03 | 32,260 | 765 | 121,547 79 | 192,445 82 |

## SECRETARIA
DE
## COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

# F. C. de MERIDA á PETO.

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.* *Vº Bº E. Velasco, jefe de la Sección.*

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL DE ALTATA A CULIACAN

ESCALA - 1: 232,000.

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS = Fco GARAY - J.

Vo Bo E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

OCEANO PACIFICO

ALTATA

Limoncito

San Pedro

Bella Vista

Juntas

CULIACAN

L. T. DIAZ DE LEON SUC. MEXICO



NÚMERO 31.

# Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Sinaloa | Culiacán | Altata | 0.000 | 0.000 | 61.927 |
| | | Guasimillas | 15.000 | 15.000 | 46.927 |
| | | Bachimeto | 10.000 | 25.000 | 36.927 |
| | | Limoncito | 2.000 | 27.000 | 34.927 |
| | | Navolato | 4.000 | 31.000 | 30.927 |
| | | Yevavito | 8.000 | 39.000 | 22.927 |
| | | San Pedro | 7.000 | 46.000 | 15.927 |
| | | Aguaruto | 4.000 | 50.000 | 11.927 |
| | | Bachihualato | 4.000 | 54.000 | 7.927 |
| | | Las Flores | 3.000 | 57.000 | 4.927 |
| | | Culiacán | 4.927 | 61.927 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril de Sinaloa y Durango explota la línea de Altata á Culiacán que tiene una longitud de 61 kilómetros 927 metros.

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ |

Por cada pasaje se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje por tonelada de 1,000 kilogramos $0 10.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 04 | „ |
| Tercera clase | 0 03 | „ |

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1882 | 2,727 | $ 3,712 04 | 1,864 | 589 | $ 5,155 65 | $ 8,327 69 |
| 1883 | 12,251 | 7,816 94 | 3.913 | 457 | 18,717 39 | 26,534 33 |
| 1884 | 21,776 | 8,584 57 | 5.962 | 325 | 25.019 62 | 33.604 19 |
| 1885 | 15,816 | 8,786 88 | 4,953 | 364 | 19,719 92 | 28.506 80 |
| 1886 | 23,171 | 10,681 46 | 4.316 | 116 | 21,880 39 | 32.561 85 |
| 1887 | 25.487 | 10,705 56 | 5,962 | 325 | 16,661 71 | 27.367 27 |
| 1888 | 27,904 | 11,459 15 | 6,736 | 532 | 23,650 34 | 35,109 49 |
| 1889 | 21,850 | 9,318 46 | 6,535 | 236 | 25,537 79 | 34.856 25 |
| 1890 | 42,987 | 14,871 77 | 4,722 | 749 | 18,911 41 | 33,783 18 |
| 1891 | 54,678 | 19,170 23 | 7,442 | 886 | 25.381 35 | 44.571 58 |
| 1892 | 39,494 | 14,837 39 | 10,371 | 701 | 28,131 17 | 42,968 56 |
| 1893 | 56.503 | 14.152 07 | 10,893 | 822 | 35,205 12 | 49.357 19 |
| 1894 | 38,451 | 14,040 41 | 12,093 | 568 | 38,393 29 | 52,433 60 |

SECRETARIA

DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS



Sección Segunda.

## F. C. de SINALOA y DURANGO,
## (Altata á Culiacán.)

DIAGRAMA DE TRAFICO.

70,000 | $ 70,000

60,000 | $ 60,000

50,000 | $ 50,000

40,000 | $ 40,000

30,000 | $ 30,000

20,000 | $ 20,000

10,000 | $ 10,000

*Total productos*

*Productos diversos*

*Productos de pasajes*

*Pasajeros*

*Carga*

0 | $ 0

Escala de tráfico

AÑOS 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894

Escala de PRODUCTOS

*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº. E. Velasco. jefe de la Sección.*

NÚMERO 33.

# Ferrocarril de Mérida á Campeche.

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | LINEA DE MERIDA A MAXCANU. | | | | |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Yucatán | Mérida | Mérida | 0.000 | 0.000 | 59.152 |
| | Hunucmá | Umán | 16.000 | 16.000 | 43 152 |
| | Maxcanú | Chocholá | 18.000 | 34.000 | 25.152 |
| | | San Bernardo | 16.000 | 50.000 | 9.152 |
| | | Maxcanú | 9.152 | 59.152 | 0.000 |
| | LINEA DE CAMPECHE A HECELCHAKAN. | | | | |
| Campeche | Campeche | Campeche | 0.000 | 0.000 | 56.000 |
| | | Concepción | 15.000 | 15.000 | 41.000 |
| | Hecelchakán | Esperanza | 9.000 | 24.000 | 32.000 |
| | | Tenabo | 16.000 | 40.000 | 16.000 |
| | | Pomuch | 12.000 | 52.000 | 4.000 |
| | | Hecelchacán | 4.000 | 56.000 | 0.000 |
| | RAMAL DE UMAN A HUNUCMA. | | | | |
| Yucatán | Hunucmá | Umán | 0.000 | 0.000 | 20.375 |
| | | Texán | 11.000 | 11.000 | 9.375 |
| | | Hunucmá | 9.375 | 20.375 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Campeche explota las líneas siguientes:

| | K. M. |
|---|---|
| De Mérida á Maxcanú | 59.152 |
| „ Campeche á Hecelchacán | 56.000 |
| Ramal de Umán á Hunucmá | 20.375 |

## TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 02 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 01½ | „ |
| Tercera clase | 0 01 | „ |

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $0 10 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 05 | „ |
| Tercera clase | 0 04 | „ |

## RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1883 | 22,944 | $ 3,586 10 | 462 | 169 | $ 1,120 32 | $ 4,706 42 |
| 1884 | 97,295 | 13,161 59 | 3,952 | 565 | 5,203 67 | 18,365 26 |
| 1885 | 76,135 | 12,535 94 | 7,794 | 570 | 9,306 31 | 21,842 25 |
| 1886 | 65,274 | 10,779 44 | 6,265 | 722 | 9,579 90 | 19,359 34 |
| 1887 | 68,883 | 11,793 63 | 8,106 | 813 | 13,263 22 | 25,056 85 |
| 1888 | 86,329 | 22,172 11 | 11,514 | 018 | 21,106 70 | 43,278 81 |
| 1889 | 58,383 | 17,017 46 | 12,534 | 035 | 28,300 44 | 45,317 90 |
| 1890 | 75,496 | 28,939 04 | 6,779 | 458 | 19,057 69 | 47,996 73 |
| 1891 | 96,994 | 35,303 04 | 17,328 | 478 | 36,035 70 | 71.338 74 |
| 1892 | 87,954 | 33,598 11 | 17,363 | 510 | 39.330 26 | 72,928 37 |
| 1893 | 124,983 | 56,034 03 | 21,775 | 101 | 53,390 97 | 109,425 00 |
| 1894 | ....... | .......... | ...... | ... | .......... | .......... |

SECRETARIA

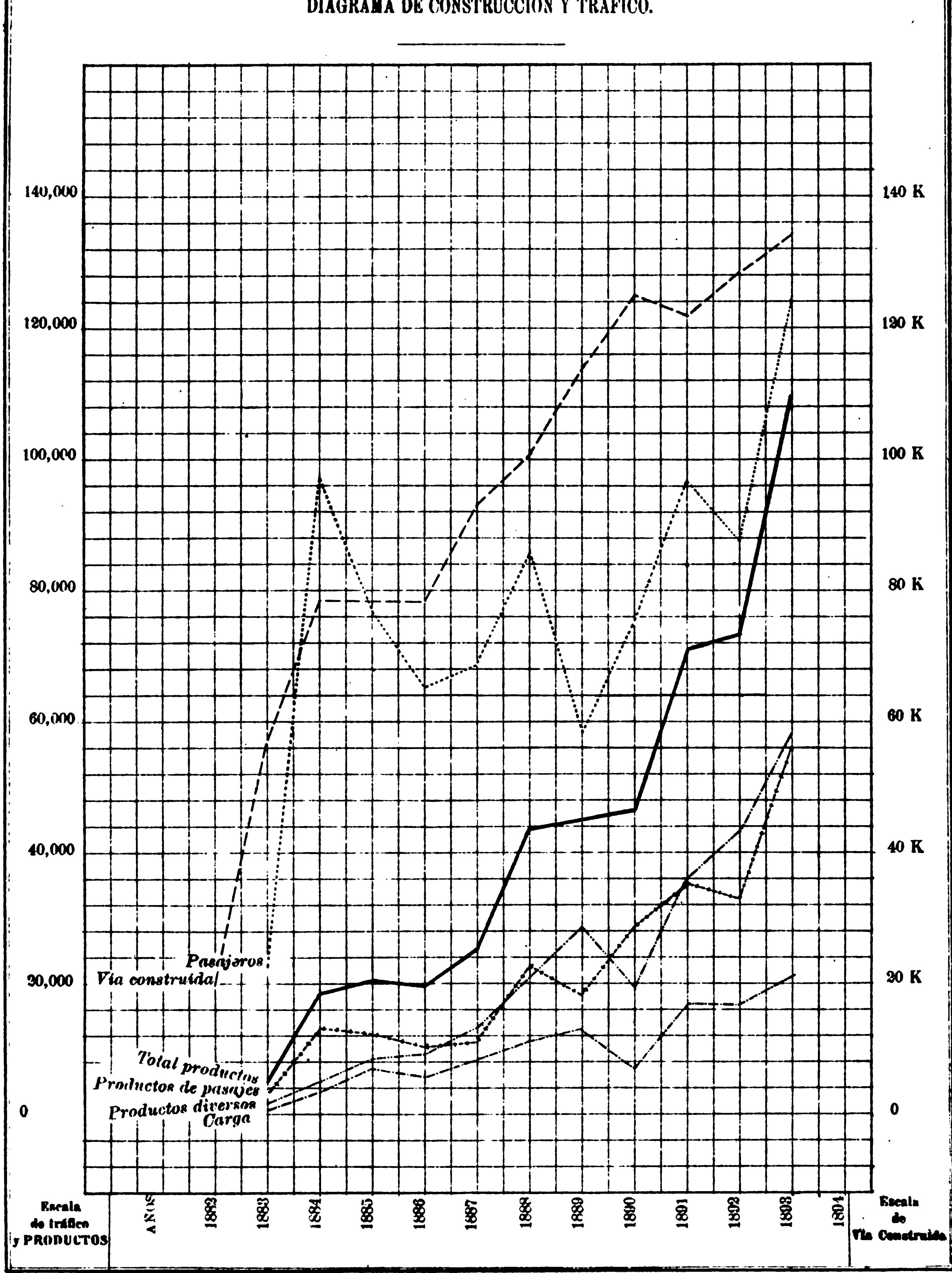
DE

**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

Sección Segunda.

# F. C. de MERIDA á CAMPECHE.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.*

V° B°, *E. Velasco, jefe de la Sección.*

NÚMERO 34.

## Ferrocarril de Campeche á Lerma.

**Las dos poblaciones, Campeche y Lerma, se encuentran en el Estado de Campeche, Distrito de Campeche.**

**La Empresa del Ferrocarril de Campeche á Lerma explota el tramo de 6 kilómetros que media entre ambas poblaciones.**

### TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| **Primera clase** | **$ 0 02** | **por kilómetro.** |
| **Segunda clase** | **0 01½** | „ |
| **Tercera clase** | **0 01** | „ |

**Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $0.10 por kilómetro.**

### TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| **Primera clase** | **$ 0 06** | **por kilómetro.** |
| **Segunda clase** | **0 05** | „ |
| **Tercera clase** | **0 04** | „ |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| Años | Pasajeros | Productos de pasajes |
|---|---|---|
| 1892 | 7,200 | $ 648 00 |
| 1893 | 9,504 | 855 36 |
| 1894 | ...... | ...... |

NÚMERO 36.

## Ferrocarril de Mérida á Valladolid.

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Yucatán | Mérida | Mérida | 0.000 | 0.000 | 77.240 |
| | | Cholul | 11.500 | 11 500 | 65.740 |
| | Tixkokob | Conkal | 4.420 | 15.920 | 61.320 |
| | | Tixkokob | 15.185 | 31.105 | 46.135 |
| | Motul | Motul | 14.895 | 46.000 | 31.240 |
| | Temax | Cansahcab | 20.960 | 66.960 | 10.280 |
| | | Cahuacá | 10.280 | 77.240 | 0.000 |
| | **LINEA DE CONKAL A PROGRESO.** | | | | |
| | | Conkal | 0.000 | 0.000 | 30.688 |
| | | Chicxulub | 7.613 | 7.613 | 23.075 |
| | | Progreso | 23.075 | 30.688 | 0.000 |

**La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Valladolid explota las líneas siguientes:**

| | K. M. |
|---|---|
| **De Mérida á Cahuacá** | **77.240** |
| **„ Conkal á Progreso** | **30.688** |

### TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| **Primera clase** | **$ 0 01½** | **por kilómetro.** |
| **Segunda clase** | **0 01** | „ |
| **Tercera clase** | **0 00½** | „ |

# TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 05 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 04 | „ |
| Tercera clase | 0 03 | „ |

Exceso de equipaje: diez centavos por kilómetro. Por cada boleto de pasaje se libran 25 kilogramos de equipaje.

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1883 | 18,123 | $ 2,570 17 | ...... | ... | $ 609 18 | $ 3,179 35 |
| 1884 | 75,541 | 12,595 63 | 4,248 | 788 | 5,287 96 | 17,883 59 |
| 1885 | 100,015 | 18,548 61 | 6,040 | 957 | 8,487 63 | 27,036 24 |
| 1886 | 132,210 | 25,798 73 | 25,181 | 498 | 33,276 45 | 29,075 18 |
| 1887 | 176,501 | 32,298 87 | 41,496 | 479 | 58,096 41 | 90,395 28 |
| 1888 | 183,973 | 37,957 45 | 35,975 | 207 | 65,864 26 | 103,821 71 |
| 1889 | 280,348 | 58,691 70 | 54,206 | 189 | 115,032 74 | 173,724 44 |
| 1890 | 295,034 | 63,485 18 | 50,781 | 662 | 96,611 23 | 160,096 41 |
| 1891 | 264,781 | 60,366 76 | 47,064 | 535 | 98,212 31 | 158,579 07 |
| 1892 | 254,344 | 61,573 70 | 46,124 | 159 | 134,209 85 | 195,783 55 |
| 1893 | 244,040 | 79,223 48 | 50,633 | 534 | 139,384 68 | 218,608 16 |
| 1894 | ....... | .......... | ...... | ... | .......... | .......... |

SECRETARIA

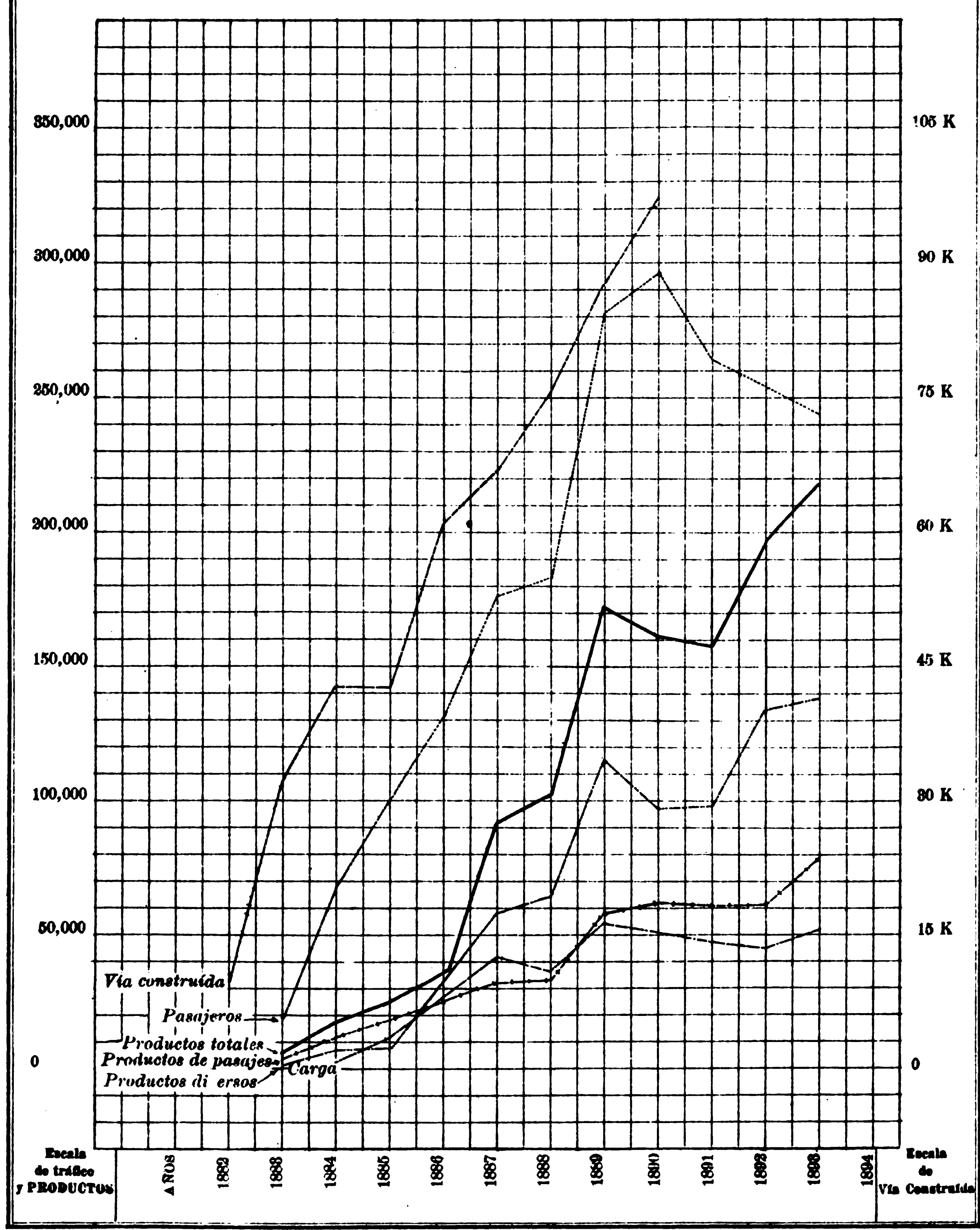
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

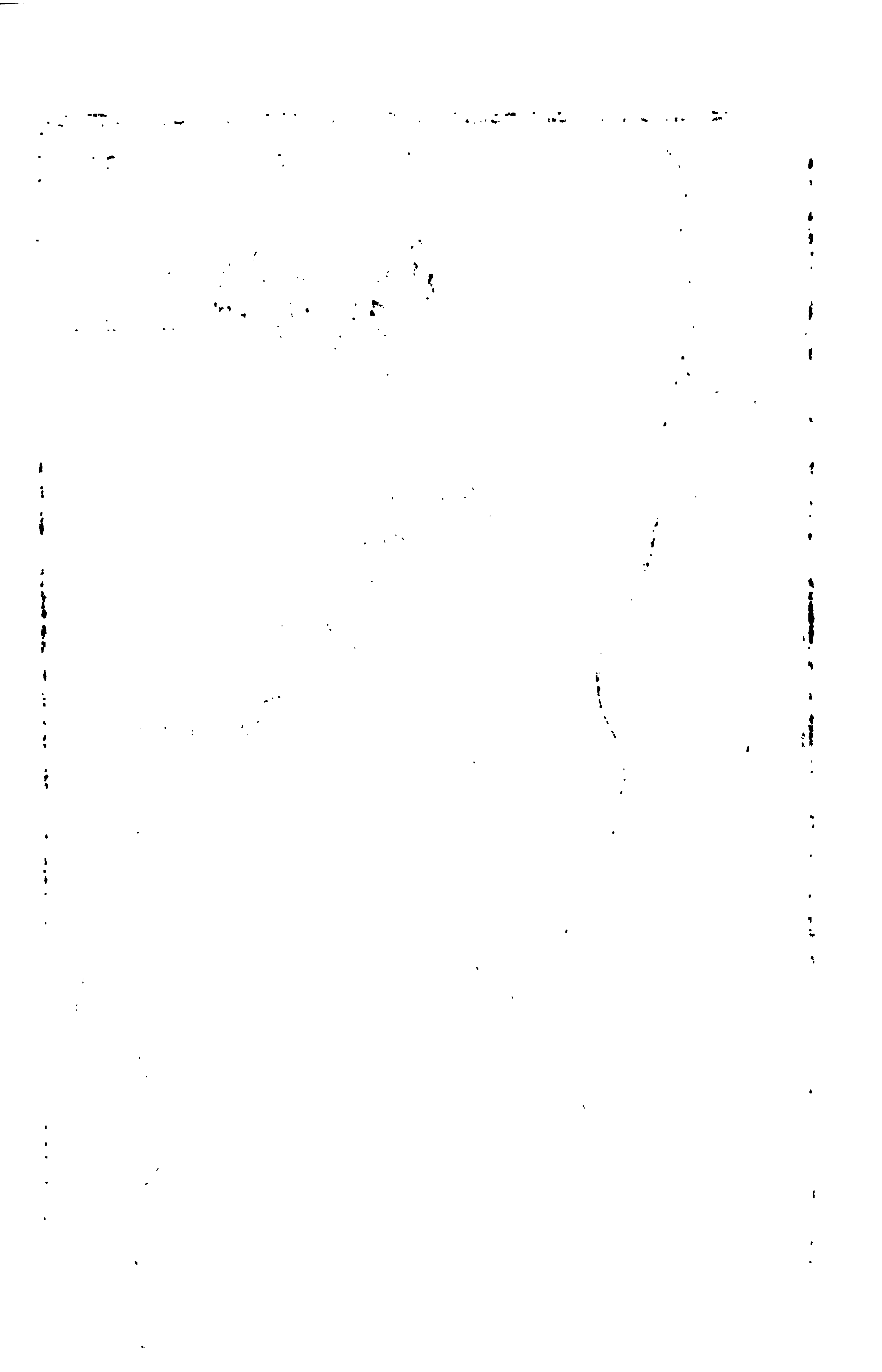
# F. C. de MERIDA á VALLADOLID.

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




Construyó M. Velázquez de.

Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.



**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS**

SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL DE TLALMANALCO.

ESCALA 1: 92,000.

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS – F. DE GARAY y J.

V° B° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

CHALCO

Hda de la Compañia

S. Gregorio

Guadalupe

Tlapala

El Moral

Miraflores

S. Lorenzo

Coatitlan

S. Andrés

Ocotepec

TLALMANALCO

Sta Cruz

S. Juan

Tenamaxtla

Chinconquiahuitl

Olivar

Sta Bárbara

Sto Tomás

Tenango

Tepopula

Atempilla

Tlamapa

Tlaltecahuacan

Mallenda

S. Juan

Tlalpan

Tamariz

Pastla

Bautista

Tequimilco

Ayapango

AMECAMECA

Retama

Tequimilco

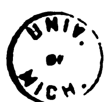
Milhuacán

Pahuacán

Tlajomulco

Xochitepec

F. Díaz de León Suc. Méx.







NÚMERO 38.

# Ferrocarril de Tlalmanalco.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| México | Chalco | Chalco | 0.000 | 0,000 | 26.650 |
| | | E. La Compañía | 2.000 | 2.000 | 24.650 |
| | | H. La Compañía | 3.000 | 5.000 | 21.650 |
| | | Miraflores | 7.000 | 12.000 | 14.650 |
| | | Tlalmanalco | 4.000 | 16.000 | 10.650 |
| | | San Juan | 3.000 | 19.000 | 7.650 |
| | | Zavaleta | 1.000 | 20.000 | 6.650 |
| | | Santo Tomás | 2.000 | 22.000 | 4.650 |
| | | San Antonio | 2.000 | 24.000 | 2.650 |
| | | Amecameca | 2.650 | 26.650 | 0.000 |

**La línea del Ferrocarril de la Compañía á Tlalmanalco, Chalco y Amecameca, tiene un desarrollo de 26 kilómetros 650 metros, que se hallan en explotación.**

## TARIFAS DE PASAJES.

**Primera clase....................$ 0 01¼ por kilómetro.**
**Segunda clase.................... 0 01 „**
**Tercera clase.................... 0 00¾ „**

**Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.**

**Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 10 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

**Primera clase....................$ 0 06 por kilómetro.**
**Segunda clase.................... 0 05 „**
**Tercera clase.................... 0 04 „**

**La tarifa de trenes especiales es: de veinticinco centavos por kilómetro en servicio diurno y cincuenta centavos en el nocturno.**

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1883 | 39,688 | $ 4,022 44 | 10,813 | 000 | $ 5,564 91 | $ 9,587 35 |
| 1884 | 40,211 | 4,596 80 | 9,641 | 000 | 7,276 95 | 11,873 75 |
| 1885 | 41,226 | 4,577 43 | 7,466 | 713 | 6,830 06 | 11,740 49 |
| 1886 | 41,905 | 4,621 28 | 6,845 | 349 | 6,360 51 | 10,981 79 |
| 1887 | 47,808 | 5,098 09 | 8,083 | 538 | 6,788 75 | 11,886 84 |
| 1888 | 46,150 | 5,076 97 | 10,722 | 122 | 9,164 56 | 14,241 53 |
| 1989 | 49,866 | 5,536 16 | 13,710 | 170 | 11,566 53 | 17,102 69 |
| 1890 | 55,345 | 6,654 20 | 24,988 | 131 | 12,019 62 | 18,673 82 |
| 1891 | 61,236 | 6,765 86 | 15.469 | 050 | 12,684 68 | 19,450 54 |
| 1892 | 62.618 | 7,225 65 | 12,303 | 020 | 9,853 83 | 17,079 48 |
| 1893 | 60,835 | 6,492 30 | 18,572 | 715 | 15,430 59 | 21,922 89 |
| 1894 | ...... | ........ | ...... | ... | ......... | ......... |

NÚMERO 40.

# Ferrocarril Internacional Mexicano.

**Itinerario Jurisdiccional.**

**LINEA DE CIUDAD PORFIRIO DIAZ A DURANGO.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | DISTANCIAS Al extremo inicial | DISTANCIAS Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Coahuila | Río Grande | Porfirio Díaz | 0.000 | 0.000 | 869.510 |
| | | Fuente | 6.540 | 6.540 | 862.970 |
| | | Rosa | 7.060 | 13.600 | 855.910 |
| | | Nava | 26.200 | 39.800 | 829.710 |
| | | Allende | 11.960 | 51.760 | 817.750 |
| | | Leona | 14.940 | 66.700 | 802.810 |
| | | Peyotes | 15.640 | 82.340 | 787.170 |
| | Monclova | Blanco | 21.430 | 103.770 | 765 740 |
| | | Sabinas | 12.850 | 116.620 | 752.890 |
| | | Soledad | 15.850 | 132.470 | 737.040 |
| | | Baroterán | 10.650 | 143.120 | 726.390 |
| | | Aura | 14.120 | 157.240 | 712.270 |
| | | Obayos | 15.290 | 172.330 | 696.980 |
| | | Baluarte | 15.130 | 187.660 | 681.850 |
| | | Hermanas | 10.690 | 198.350 | 671.160 |
| | | Adjuntas | 21.230 | 219.580 | 649.930 |
| | | Estancia | 13.570 | 233.150 | 636.360 |
| | | Monclova | 4.770 | 237.920 | 631.590 |
| | | Castaño | 18.560 | 256.480 | 613.030 |
| | | Gloria | 14.920 | 271.400 | 598.110 |
| | | Baján | 19.590 | 290.990 | 598.520 |
| | Centro | Joya | 12.420 | 303.410 | 566.100 |
| | | Espinazo | 20.410 | 323.820 | 545.690 |
| | | Reata | 12.080 | 335.900 | 533.610 |
| | | Treviño | 22.860 | 358.760 | 510.750 |
| | | Sauceda | 26.040 | 384.800 | 484.710 |
| | | Jaral | 24.760 | 409.560 | 459.950 |
| | | Pastora | 23.020 | 432.580 | 436.930 |
| | Parras | Carmen | 21.610 | 454.190 | 415.320 |
| | | Paila | 23.970 | 478.160 | 391.350 |
| | | Mimbre | 19.670 | 497.830 | 371.680 |
| | | Rafael | 16.540 | 514.370 | 355.140 |
| | | Pozo | 12.970 | 527.340 | 342.170 |
| | | Bola | 11.290 | 538.630 | 330.880 |
| | Viesca | Mayrán | 13.480 | 552.110 | 317.400 |
| | | Hornos | 10.870 | 562.980 | 306.530 |
| | | Colonia | 13.410 | 576.390 | 293.120 |
| | | Matamoros | 17.620 | 594.010 | 275.500 |
| | | Torreón | 22.540 | 616.550 | 252.960 |
| Durango | Mapimí | San Carlos | 8.050 | 624.600 | 244.910 |
| | | Loma | 15.740 | 640.340 | 229.170 |
| | | Chocolate | 19.280 | 659.620 | 209.890 |
| | Cuencamé | Huarichic | 20.870 | 680.490 | 189.020 |
| | | Pedriceña | 15.200 | 695.690 | 173.820 |
| | | Pasaje | 25.640 | 721.330 | 148.180 |
| | | Yerbanís | 24.540 | 745.870 | 123.640 |
| | | Noria | 21.580 | 767.450 | 102.060 |
| | | Catalina | 12.760 | 780.210 | 89.300 |
| | | Tapona | 12.150 | 792.360 | 77.150 |
| | San Juan del Río | Gabriel | 22.040 | 814.400 | 55.110 |
| | Durango | Chorro | 16.930 | 831.330 | 38.180 |
| | | Labor | 26.420 | 857.750 | 11.760 |
| | | Durango | 11.760 | 869.510 | 0.000 |

**RAMAL DE SABINAS.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Coahuila | Monclova | Empalme | 0.000 | 0.000 | 19.810 |
| | | Felipe | 17.430 | 17.430 | 2.380 |
| | | Hondo | 2.380 | 19.810 | 0.000 |

**RAMAL DE SAN PEDRO.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Coahuila | Viesca | Hornos | 0.000 | 0.000 | 23.040 |
| | Parras | San Pedro | 23.400 | 23.400 | 0.000 |

**RAMAL DE VELARDEÑA.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| Durango | Cuencamé | Pedriceña | 0.000 | 0.000 | 9.370 |
| | | Velardeña | 9.370 | 9.370 | 0.000 |

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.

ESCALA — 1:4 865,000

Construyeron y dibujaron.
E. CARDENAS — F. DE GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion.

ZARAGOZA
MONCLOVA
SALINAS
MONTEREY
CADEREYTA
SALTILLO
PARRAS
VIEZCA
MAPIMI
NAZAS
CUENCAME
S. J. DEL RIO
PAPASQUIARO
DURANGO
SN. DE DIOS
NIEVES
SOMBRERETE
FRESNILLO
CATORCE
MATEHUALA.
C. VICTORIA
LINARES
S. FERNANDO
MATAMOROS
MIER
PARRAL
S. PABLO
S. GERONIMO
INDE
EL ORO
C. Y. CALVO
TAMAZULA
CULIACAN
COSALA
MAZATLAN
CONCORDIA
ROSARIO
OCEANO PACIFICO
GOLFO DE MEXICO

LIT. DE F. DIAZ DE LEON, S.R.



La Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano [illegible]

De Ciudad Porfirio Díaz á Durango ..........
„ Sabinas á Hondo..........
„ Hornos á San Pedro..........
„ Pedriceña á Velardeña..........

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.......... $ [illegible]
Segunda clase.......... $ [illegible]
Tercera clase.......... $ [illegible]

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada [illegible] á la clase especial.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

### Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

MENOS DE CARRO ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **Clase especial.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 12 | $ 12 00 | $ 12 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 10 | 10 00 | 22 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 08 | 8 00 | 30 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 06 | 6 00 | 36 00 |
| „ 401 á 1,000 „ | 0 05 | 30 00 | 66 00 |
| **1ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 07 | 7 00 | 15 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 06 | 6 00 | 21 00 |
| „ 301 á 1,000 „ | 0 05½ | 38 50 | 59 50 |
| **2ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 06 | $ 9 00 | $ 9 00 |
| „ 151 á 300 „ | 0 05 | 7 50 | 16 50 |
| „ 301 á 1,000 „ | 0 04½ | 31 50 | 48 00 |
| **3ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 04 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 151 á 450 „ | 0 03½ | 10 50 | 16 50 |
| „ 451 á 1,000 „ | 0 03 | 16 50 | 33 00 |

CARRO ENTERO.

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| **Clase especial.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 10 | $ 15 00 | $ 15 00 |
| „ 151 á 300 „ | 0 08 | 12 00 | 27 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 06 | 6 00 | 33 00 |
| „ 401 á 1,000 „ | 0 05 | 30 00 | 63 00 |
| **1ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 06 | 6 00 | 14 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05 | 5 00 | 19 00 |
| „ 301 á 500 „ | 0 04 | 8 00 | 27 00 |
| „ 501 á 1,000 „ | 0 03½ | 17 50 | 44 50 |
| **2ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 06 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 05 | 5 00 | 11 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 04 | 4 00 | 15 00 |
| „ 301 á 1,000 „ | 0 03 | 21 00 | 36 00 |
| **3ª clase.**—Distancia gradual: | | | |
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 04 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 03 | 3 00 | 7 00 |
| „ 201 á 1,000 „ | 0 02½ | 22 00 | 29 00 |

# RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1883 | ...... | .......... | ....... | ... | .......... | .......... |
| 1884 | 15,942 | $ 30,858 20 | 15,129 | 723 | $ 37,575 00 | $ 68,433 20 |
| 1885 | 9,853 | 25,881 44 | 50,896 | 181 | 118,177 80 | 144,059 24 |
| 1886 | 10,411 | 29,242 61 | 55,877 | 079 | 144,311 09 | 173,553 70 |
| 1887 | 9,796 | 32,516 71 | 86,889 | 772 | 189,184 86 | 221,701 57 |
| 1888 | 41,170 | 125,848 48 | 116,561 | 273 | 459,906 57 | 585,745 05 |
| 1889 | 53,194 | 140,676 05 | 180,544 | 270 | 691,477 04 | 832,153 09 |
| 1890 | 59,327 | 149,258 43 | 222,856 | 211 | 894,944 35 | 1.044,202 78 |
| 1891 | 64,641 | 170,304 00 | 216,465 | 739 | 956,546 91 | 1.126,850 91 |
| 1892 | 60,967 | 181,378 14 | 390,802 | 838 | 1.836,958 51 | 2.018,336 65 |
| 1893 | 74,577 | 219,624 38 | 335,200 | 769 | 1.743,140 42 | 1.962,764 80 |
| 1894 | 77,456 | 208,551 86 | 376,734 | 430 | 1.873,974 91 | 2.082,526 77 |

**SECRETARIA**

DE



**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

**Sección Segunda.**

# F. C. INTERNACIONAL

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.

2.100,000
1.800,000
1.500,000
1.200,000
900,000
600,000
800,000
0

*Productos totales*
*Vía construída*
*Productos diversos*
*Carga*
*Productos de pasajes*
*Pasajeros*

900 K
750 K
600 K
450 K
300 K
150 K
0

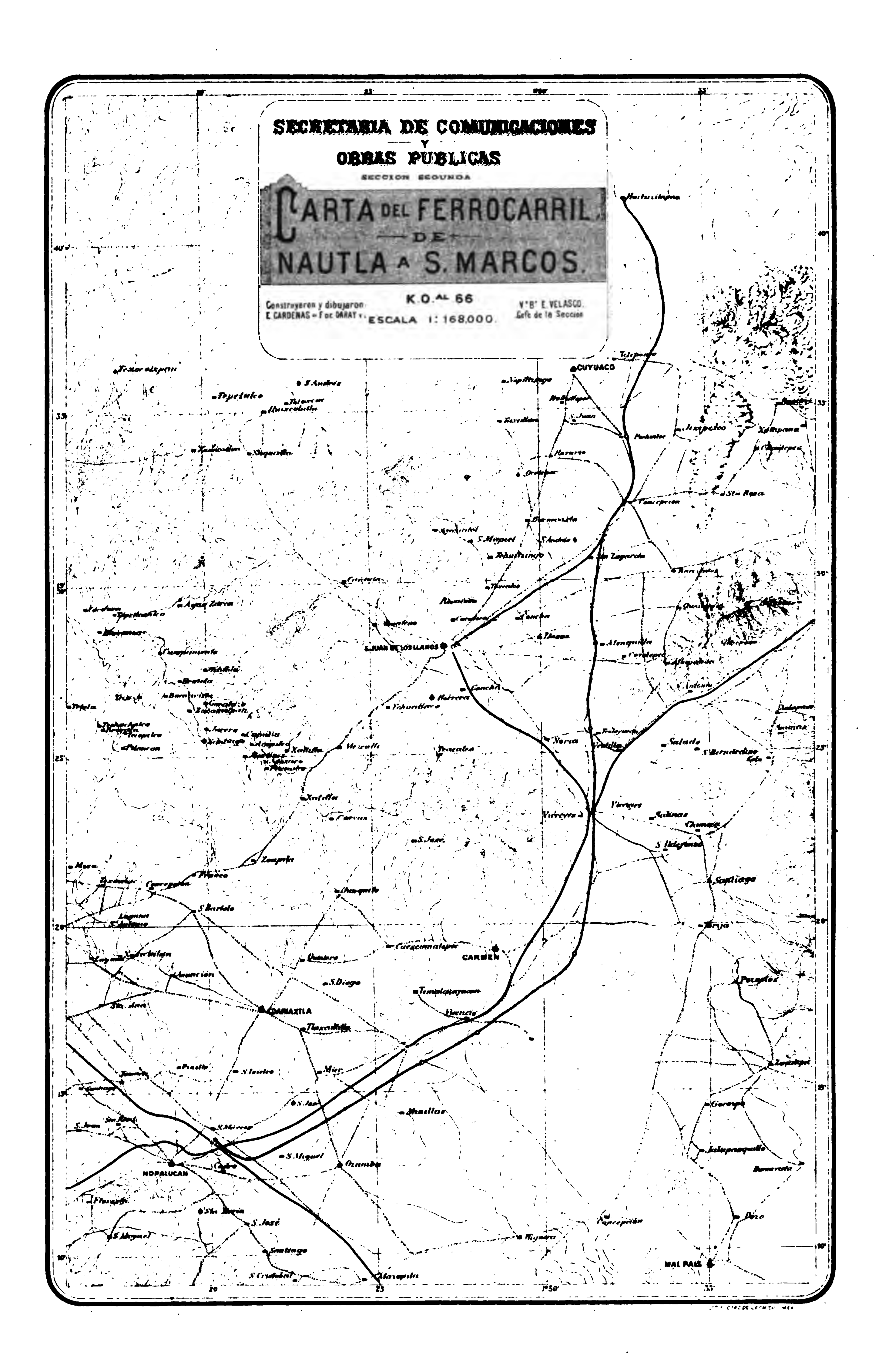
Escala de tráfico y PRODUCTOS

AÑOS 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894

Escala de Vía Construída

*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº. E. Velasco, jefe de la Sección.*


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
NAUTLA A S. MARCOS.
K.O. AL 66
ESCALA 1: 168,000.
Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS
V°B° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion
CUYUACO
S. JUAN DE LOS LLANOS
CARMEN
OJAMAXTLA
NOPALUCAN
MAL PAIS
S. Marcos
Ozumba
Santiago
Virreyes
Jaripeo
Concepcion
Santiago
S. José
S. Miguel
Morales
Xuchil
Perales
Cuyoaco
Mazapiltepec
Tejalpa
Tenextepec
Tepetaje
Tepatlaxco
S. Andrés
S. Juan
Tlaxcalantzingo
Tenango
Tepeyahualco
Xochiltepec
Tomasquillo

NÚMERO 43.

# Ferrocarril de San Marcos á Nautla.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Puebla | Tepeaca | San Marcos | 0.000 | 0.000 | 66.000 |
| | | Ojo de Agua | 12.300 | 12.300 | 53.700 |
| | | Vicencio | 5.500 | 17.800 | 48.200 |
| | San Juan de los Llanos | Dos Cerritos | 6 100 | 23.900 | 42.100 |
| | | Virreyes | 6.700 | 30.600 | 35.400 |
| | | Teoloyucan | 4.700 | 35.300 | 30.700 |
| | | Atenquique | 4.400 | 39.700 | 26.300 |
| | | Concepción | 7.500 | 47 200 | 18.800 |
| | | Pochintoc | 4.500 | 51 700 | 14.300 |
| | | Huitzitzilapam | 14.300 | 66.000 | 0.000 |

Concepción y Villa de Libres se encuentran en el Distrito de San Juan de los Llanos, formando la línea que los une un ramal de 10k500 de longitud.

Las líneas del Ferrocarril de Nautla á San Marcos, que explota la Empresa respectiva, son las siguientes:

| | K. M. |
|---|---|
| De San Marcos á Huitzitzilapam | 66.000 |
| De la Concepción á Villa de Libres | 10.500 |

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | „ 0 02 | „ |
| Tercera clase | „ 0 01½ | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

MENOS DE CARRO ENTERO:

| | | |
|---|---|---|
| Clase especial | $ 0 12 | por kilómetro. |
| Primera clase | „ 0 06 | „ |
| Segunda clase | „ 0 04 | „ |
| Tercera clase | „ 0 03 | „ |

CARRO ENTERO:

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | „ 0 04 | „ |
| Tercera clase | „ 0 03 | „ |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1891 | 4,582 | $ 3,181 70 | 5,307 | 750 | $ 5,968 12 | $ 9,149 82 |
| 1892 | 10,894 | 5,968 34 | 12,000 | 570 | 17,835 93 | 23,804 27 |
| 1893 | 14,136 | 7,339 14 | 19,576 | 000 | 27,008 47 | 34,347 61 |
| 1894 | 15,481 | 7,918 63 | | | 29,519 97 | 37,438 60 |

NÚMERO 49.

# Ferrocarril de San Juan Bautista al Paso del Carrizal.

**Itinerario Jurisdiccional.**

**Esta línea de ferrocarril se encuentra comprendida en el Partido de San Juan Bautista, Estado de Tabasco, tiene un desarrollo de 5 kilómetros 750 metros, que explota la respectiva Empresa.**

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase ........................................ $ 0 04½
Segunda clase ........................................ 0 02¼

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase ........................................ $ 0 18 por kilómetro.
Segunda clase ........................................ 0 15 „

## TARIFAS ESPECIALES.

**Coches de pasajeros.**

Un coche especial desde las 4.30 a. m. á 6.30 p. m. de esta capital á Atasta ó viceversa ........................................ $ 5 00
Un coche especial de 4.30 a. m. á 6.30 p. m. de Atasta á Paso del Carrizal ó viceversa ........................................ 5 00
De 6.30 p. m. á 10 p. m. ........................................ 10 00
De 10 p. m. á 4 a. m. ........................................ 20 00

**Plataformas de carga.**

Una plataforma para carga desde el Paso del Carrizal á la Estación de San Juan Bautista ó viceversa, desde las 8 a. m. á 10 a. m. y de 2 p. m. á 4 p. m. ....... $ 12 00
Una plataforma de carga desde esta Estación á la de Atasta ó viceversa, de 7 a. m. á 5 p. m. ........................................ 8 00

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJEROS | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1888 | 99,504 | $ 5,123 13 | ..... | ... | ...... .. | $ 5,123 13 |
| 1889 | 56,880 | 4,406 10 | ..... | ... | ...... .. | 4,406 10 |
| 1890 | 110,731 | 6,733 92 | 1,022 | 000 | $ 1,022 60 | 7,756 52 |
| 1891 | 105,251 | 7,923 34 | 922 | 000 | 922 79 | 8,846 13 |
| 1892 | 152,606 | 9,462 23 | 1,803 | 000 | 1,442 28 | 10,904 51 |
| 1893 | 150,243 | 9,965 56 | 2,052 | 000 | 1,842 70 | 11,858 26 |
| 1894 | ....... | ......... | ..... | ... | ......... | .......... |

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL DE S. JUAN BAUTISTA AL PASO DEL CARRIZAL.

ESCALA–1: 24.150.

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS – F. de GARAY y J.

V.º B.º E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

RIO GRIJALVA

ARROYO DEL CARRIZAL

Arroyo del Espolo

Paraiso

Sta Anita

RIO MEZCALAPA

LIT. DE F. DIAZ DE LEON SS. Mº



# SECRETARIA DE COMUNICACIONES
## Y
## OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

# FERROCARRIL DE S. ANDRES CHALCHICOMULA.

ESCALA 1: 86,700

Construyeron y dibujaron.
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.

V.º B.º E. VELASCO,
Gefe de la Sección





NÚMERO 50.

# Ferrocarril de San Andrés Chalchicomula.

**Itinerario Jurisdiccional.**

La jurisdicción en que se encuentran las dos estaciones extremas de este ferrocarril es la del Distrito de Chalchicomula, Estado de Puebla.

El ferrocarril que une la población de San Andrés Chalchicomula con la estación del Ferrocarril Mexicano que tiene el mismo nombre, corre en una longitud de 10 kilómetros 353 metros, y se explota por la Empresa respectiva.

## TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1.000 kilogramos, $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 14 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 12 | „ |

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1882 | 6,851 | $ 1,905 53 | 1,658 | 614 | $ 2,847 76 | $ 4,753 29 |
| 1883 | 15,053 | 4,002 51 | 4,802 | 280 | 9,548 51 | 13,651 02 |
| 1884 | 14,218 | 3,683 23 | 4,485 | 960 | 11,681 15 | 15,364 38 |
| 1885 | 10,928 | 2,834 42 | 4,723 | 310 | 4,805 87 | 7,640 29 |
| 1886 | 9,994 | 2,595 58 | 4,079 | 294 | 4,980 84 | 7,576 42 |
| 1887 | 9,794 | 2,428 25 | 5,835 | 696 | 6,850 94 | 9,279 19 |
| 1888 | 10,173 | 2,489 80 | 8,324 | 735 | 9,592 88 | 12,082 68 |
| 1889 | 12,727 | 3,137 07 | 5,832 | 417 | 7,100 57 | 10,237 64 |
| 1890 | 13,010 | 3,163 15 | 4,385 | 480 | 6,225 35 | 9,388 50 |
| 1891 | 12,711 | 3,079 10 | 6,258 | 307 | 8,140 76 | 11,219 86 |
| 1892 | 12,223 | 6,327 21 | 7,980 | 430 | 9,376 67 | 15,703 88 |
| 1893 | 12,239 | 3,061 75 | 10,011 | 250 | 11,474 05 | 14,535 80 |
| 1894 | 13,998 | 3,398 65 | 7,781 | 980 | 9,266 42 | 12,665 07 |

SECRETARIA

DE

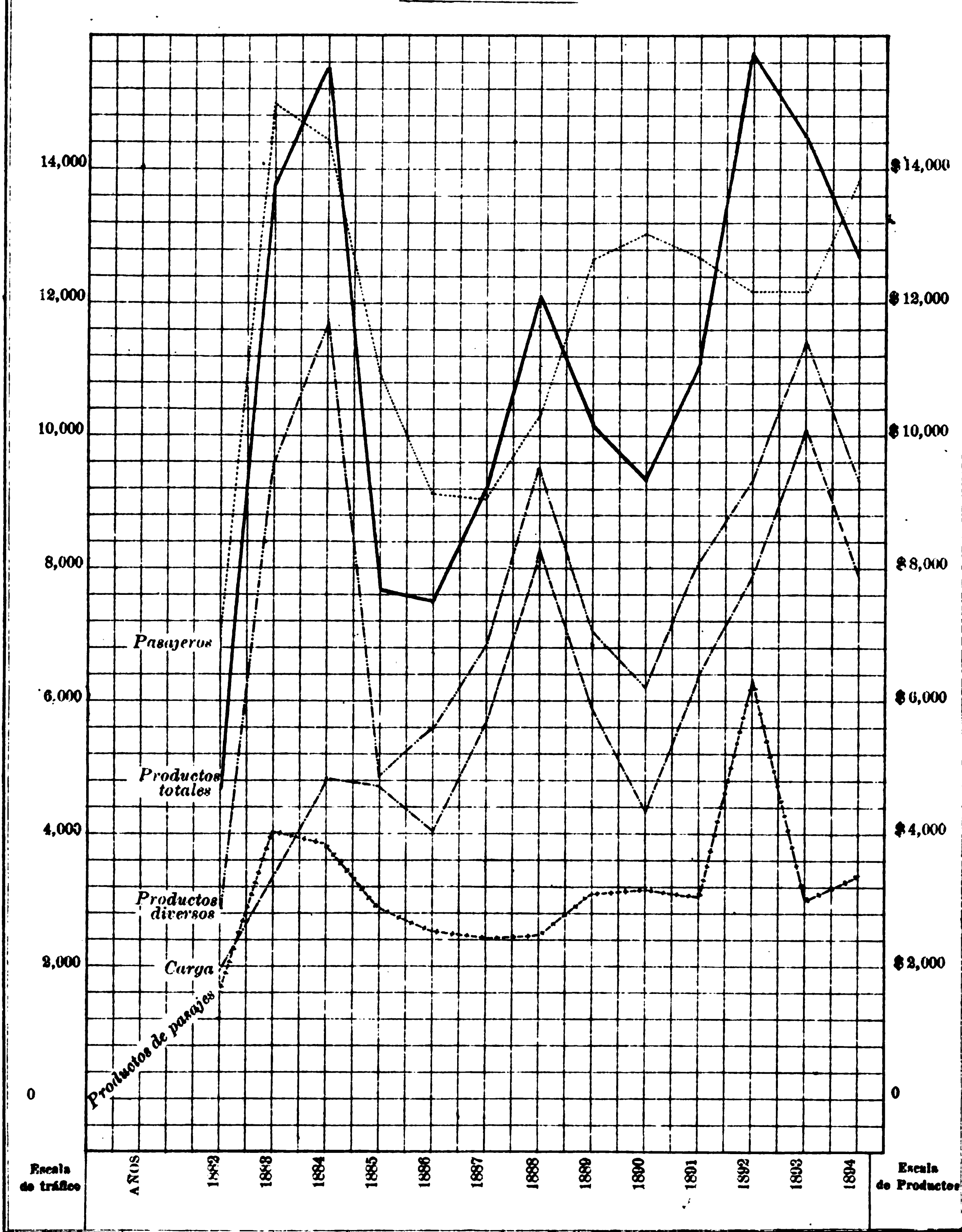
**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

---

**Sección Segunda.**

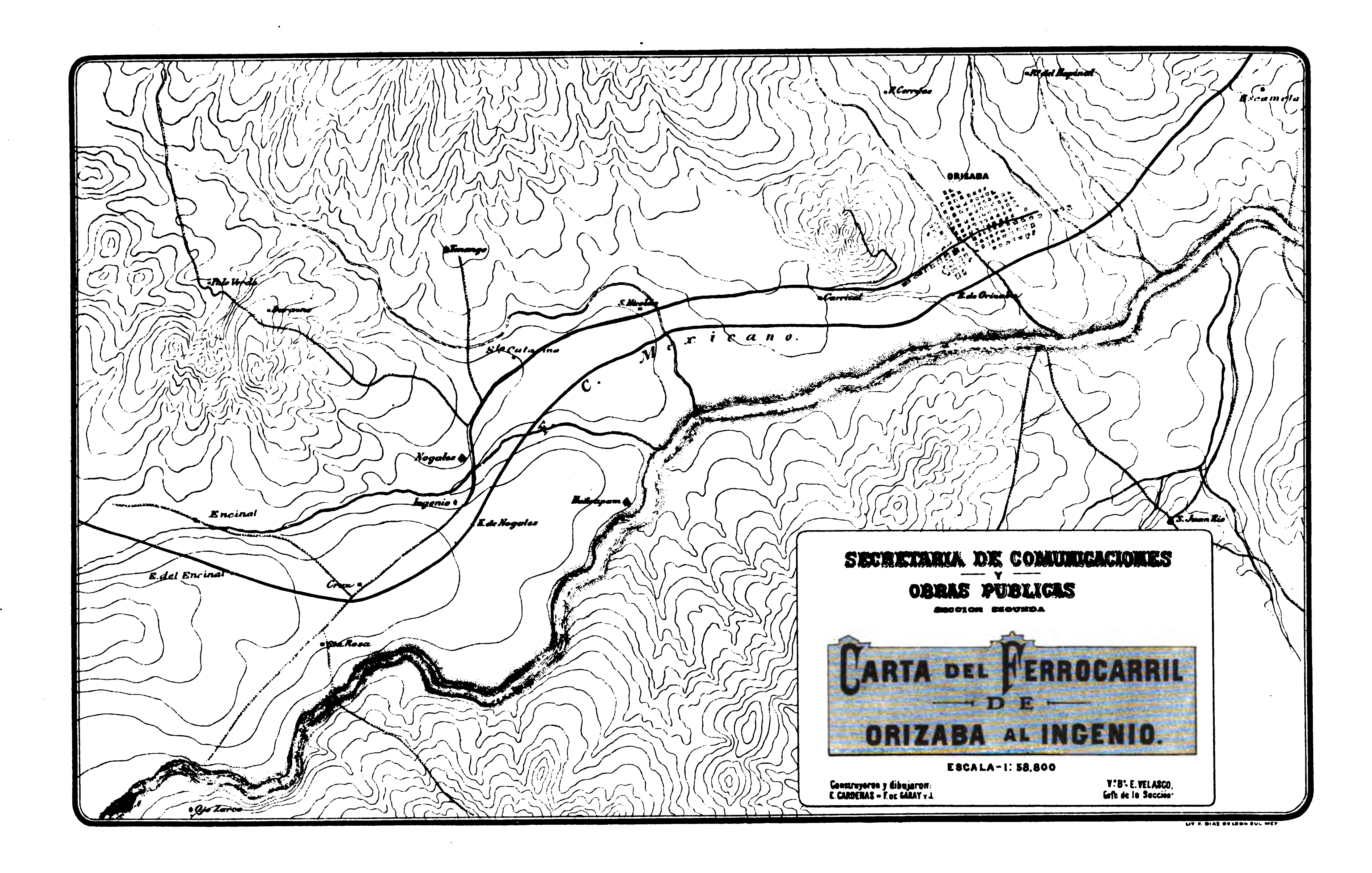
# F. C. de San ANDRES CHALCHICOMULA.

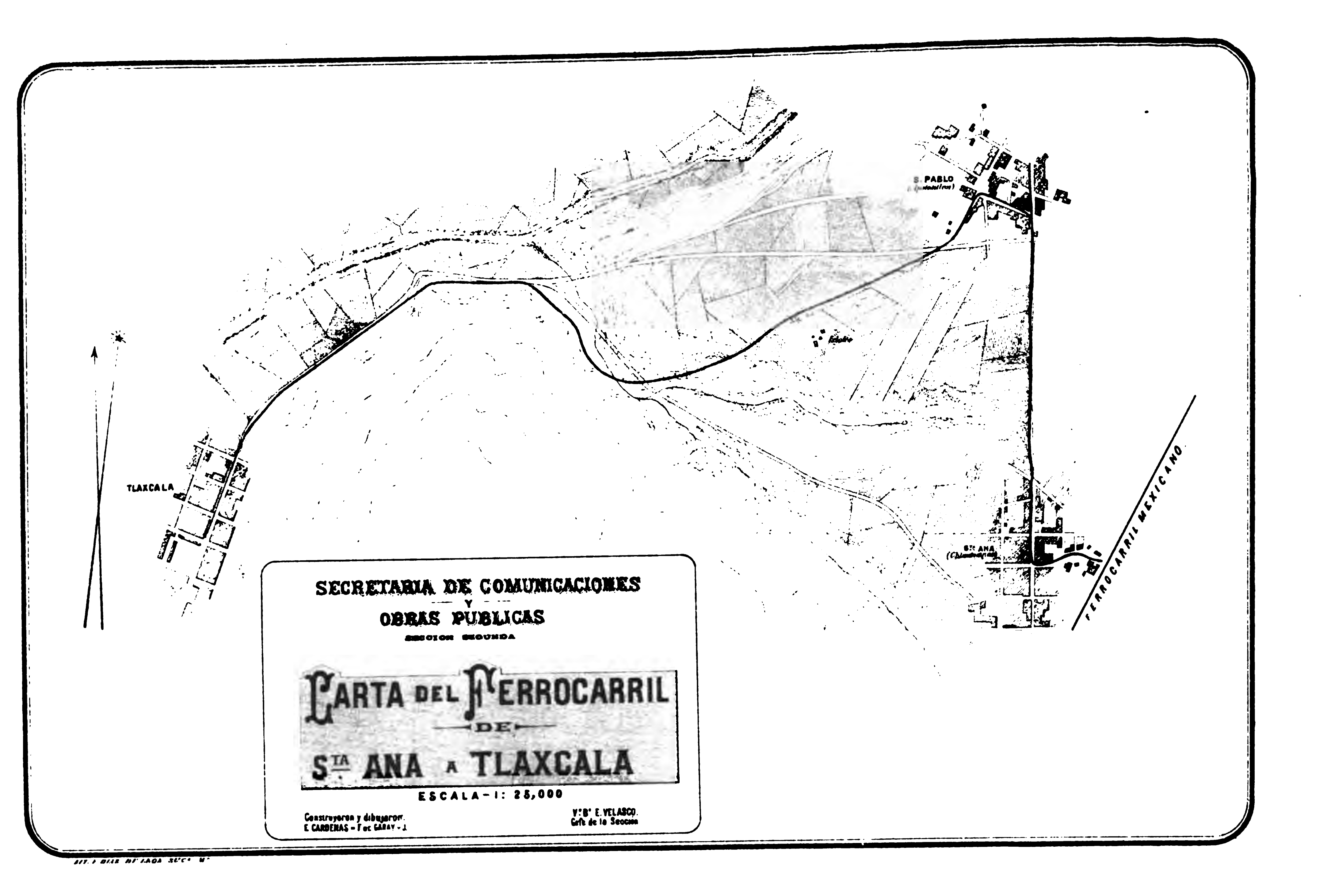
## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.*

Vº Bº. *E. Velasco, jefe de la Sección.*


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
ORIZABA AL INGENIO.
ESCALA - 1: 58,800
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS = F. de GARAY y J.
V.º B.º E. VELASCO,
Gefe de la Sección
ORIZABA
Nogales
Ingenio
Encinal
E. del Encinal
E. de Nogales
E. de Orizaba
S. Juan Rio
Carrizal
Tenango
Palo Verde
Sta. Rosa
Ojo Zarco
C. Mexicano.


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
Sta ANA A TLAXCALA
ESCALA - 1: 25,000
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY - J.
Vº Bº E. VELASCO.
Gefe de la Seccion
TLAXCALA
S. PABLO
Sta ANA
FERROCARRIL MEXICANO

NÚMERO 51.

# Ferrocarril de Orizaba al Ingenio.

**Itinerario Jurisdiccional.**

**Esta vía férrea está comprendida en la jurisdicción del Cantón de Orizaba, del Estado de Veracruz. La vía tiene una longitud de 7 kilómetros 550 metros que explota la respectiva Empresa.**

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase........................................................$ 0 04 por kilómetros.
Segunda clase........................................................ 0 02½ „

**Por cada boléto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 30 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase........................................................$ 0 15 por kilómetro.
Segunda clase........................................................ 0 13 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJEROS | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1882 | 38,636 | $ 4,473 30 | ... | ... | ...... | $ 4,473 30 |
| 1883 | 91,949 | 10,645 94 | 237 | 168 | $ 197 64 | 10,843 58 |
| 1884 | 94,323 | 10,920 74 | 360 | 972 | 300 82 | 11,221 56 |
| 1885 | 34,921 | 4,365 12 | 435 | 720 | 363 10 | 4,728 22 |
| 1886 | 86,047 | 9,962 57 | 384 | 813 | 350 18 | 10,312 75 |
| 1887 | 40,364 | 4,673 38 | 121 | 344 | 101 12 | 4,774 50 |
| 1888 | 41,945 | 4,800 00 | 182 | 400 | 152 00 | 4,952 00 |
| 1889 | 46,640 | 5,400 00 | 168 | 000 | 140 00 | 5,640 00 |
| 1890 | 106,773 | 12,362 20 | 504 | 000 | 420 00 | 12,782 20 |
| 1891 | 103,011 | 12,532 10 | 612 | 000 | 510 00 | 13,042 10 |
| 1892 | 99,553 | 13,303 20 | 750 | 000 | 728 36 | 14,031 56 |
| 1893 | 104,030 | 13,900 50 | ... | ... | 400 00 | 14,300 50 |
| 1894 | 104,019 | 13,990 77 | 704 | 000 | 528 00 | 14,518 77 |

NÚMERO 63.

# Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Tlaxcala | Hidalgo | Tlaxcala | 0.000 | 0.000 | 8.500 |
| | | San Pablo | 5.000 | 5.000 | 3.500 |
| | | Santa Ana | 3.500 | 8.500 | 0.000 |

**La Empresa del Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala explota la expresada línea que mide una longitud de 8 kilómetros 500 metros.**

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase........................................................$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase........................................................ 0 02 „ „

**Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 50 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase .......................................... $ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase .......................................... 0 12 „ „

## TARIFA ESPECIAL.

**Precios de wagones especiales.**

| | De 5 a. m. á 7 p. m. | De 7 á 12 p. m. | De 12 p. m. á 5 a. m. |
|---|---|---|---|
| Tlaxcala á Santa Ana ó viceversa, 1ª clase | $ 8 00 | $ 12 00 | $ 16 00 |
| „ á „ ó „ 2ª „ | 6 00 | 9 00 | 12 00 |
| „ á San Pablo ó „ 1ª „ | 6 00 | 9 00 | 12 00 |
| „ á „ ó „ 2ª „ | 4 00 | 6 00 | 8 00 |
| San Pablo á Santa Ana ó „ 1ª „ | 3 00 | 5 00 | 7 00 |
| „ á „ ó „ 2ª „ | 2 00 | 4 00 | 6 00 |

NOTA.—La anterior tarifa para wagones especiales se refiere sólo al viaje de ida ó regreso, y si fuere ocupado para hacerlo redondo dentro de las dos horas siguientes después de terminado el viaje, pagará un 50 por 100 más de la referida tarifa. No se dispondrá la salida de un wagón especial si el pago no se verifica adelantado.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA. | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1883 | 58,068 | $ 2,860 20 | ...... | ... | $ 494 38 | $ 3,354 58 |
| 1884 | 117,560 | 8,580 60 | ...... | ... | 1,483 14 | 10,063 74 |
| 1885 | 174,204 | 12,714 98 | ...... | ... | 1,482 00 | 13,196 98 |
| 1886 | 156,676 | 6,733 14 | ...... | ... | 1,373 37 | 8,106 51 |
| 1887 | 117,518 | 8,463 85 | ...... | ... | 1,651 25 | 10,115 10 |
| 1888 | 120,910 | 9,179 28 | ...... | ... | 1,475 02 | 10,654 30 |
| 1889 | 110,574 | 8,294 98 | ...... | ... | 1,469 20 | 9,764 18 |
| 1890 | 145,263 | 8,398 00 | ...... | ... | 1,769 82 | 10,167 82 |
| 1891 | 66,716 | 9,098 30 | ...... | ... | 1,280 28 | 10,378 58 |
| 1892 | 55,768 | 7,011 74 | 750 | 000 | 1,315 03 | 8,326 77 |
| 1893 | 59,127 | 7,326 40 | 3,829 | 003 | 2,434 13 | 9,760 53 |
| 1894 | ....... | .......... | ...... | ... | ........ | ......... |

NÚMERO 67.

# Ferrocarril de Cárdenas al Río Grijalva.

**Itinerario Jurisdiccional.**

La población de Cárdenas, así como el punto terminal de la línea á la orilla del Río Grijalva, se encuentran en jurisdicción del Partido de Cárdenas, del Estado de Tabasco.

Esta Empresa explota la expresada línea que tiene una longitud de 7 kilómetros 500 metros.

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase .......................................... $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase .......................................... 0 02 „

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos, $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase .......................................... $ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase .......................................... 0 12 „

VILLA DE CARDENAS

Kosique

El Carmen

Ingenio

RIO GRIJALVA

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL DE VILLA DE CARDENAS AL RIO GRIJALVA

ESCALA 1:134 000.

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS – F. de GARAY y J.

V°B° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

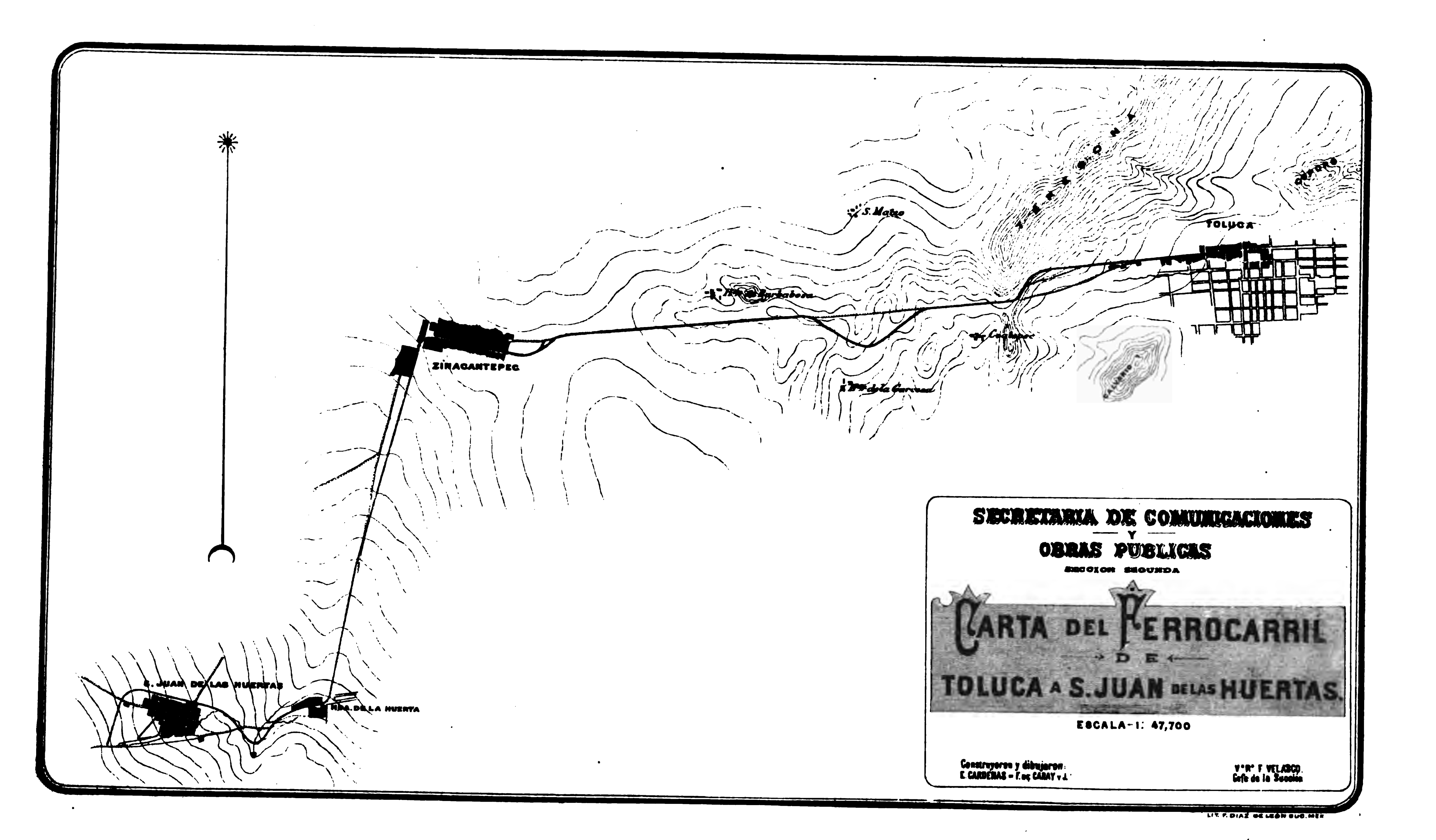
LIT. F. DIAZ DE LEON SUC. Mex.



·PLOTACIÓN.

| ODUCTOS ·ERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|
| ·6 00 | $ 789 01 |
| · 57 | 1,124 00 |
| 13 | 1,090 20 |
| ·9 | 1,056 41 |
| | 1,219 69 |
| | 1,419 69 |
| | ........ |
| | ........ |
| | ........ |

·tas.


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
TOLUCA A S. JUAN DE LAS HUERTAS.
ESCALA-1: 47,700
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. DE GARAY v J.
V° B° F. VELASCO.
Gefe de la Seccion
TOLUCA
S. Mateo
ZIRACANTEPEC
S. JUAN DE LAS HUERTAS
HDA. DE LA HUERTA
LIT. F. DIAZ DE LEON SUC. MEX

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1886 | ...... | $ 263 01 | ...... | ... | $ 526 00 | $ 789 01 |
| 1887 | ...... | 401 43 | ...... | ... | 722 57 | 1,124 00 |
| 1888 | ...... | 309 07 | ...... | ... | 781 13 | 1,090 20 |
| 1889 | ...... | 216 72 | ...... | ... | 839 69 | 1,056 41 |
| 1890 | ...... | 380 00 | ...... | ... | 839 69 | 1,219 69 |
| 1891 | ...... | 480 00 | ...... | ... | 939 69 | 1,419 69 |
| 1892 | ...... | ...... | ...... | ... | ...... | ......... |
| 1893 | ...... | ...... | ...... | ... | ...... | ......... |
| 1894 | ...... | ...... | ...... | ... | ...... | ......... |

### NÚMERO 69.

# Ferrocarril de Toluca á San Juan de las Huertas.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| México | Toluca | Toluca | 0.000 | 0.000 | 15.721 |
| | | Zinacantepec | 8.600 | 8.600 | 7.121 |
| | | H. la Huerta | 4.150 | 12.750 | 2 971 |
| | | San Juan de las Huertas | 2.971 | 15 721 | 0.000 |

El Ferrocarril de Toluca á San Juan de las Huertas, cuya explotación hace la Empresa respectiva, tiene una longitud de 15 kilómetros 721 metros.

## TARIFAS DE PASAJEROS.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 02 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 01½ | „ |
| Tercera clase | 0 00¾ | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 08 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 07 | „ |
| Tercera clase | 0 06 | „ |

## TARIFA PARA TRENES ESPECIALES.

**Por un tren especial para pasajeros con un wagón de 1ª clase.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Entre Toluca y Zinacantepec | ida ó vuelta | $ 20 00 | Cada wagón de aumento | | $ 5 00 |
| „ „ y „ | ida y vuelta | 25 00 | „ „ „ | | 8 00 |
| „ „ y La Huerta | ida ó vuelta | 25 00 | „ „ „ | | 7 00 |
| „ „ y „ | ida y vuelta | 28 00 | „ „ „ | | 12 00 |
| „ „ y San Juan | ida ó vuelta | 30 00 | „ „ „ | | 10 00 |
| „ „ y „ | ida y vuelta | 35 00 | „ „ „ | | 16 00 |

**Por un tren especial para carga pudiendo llevar hasta 25 toneladas.**

| | |
|---|---|
| Entre Toluca y Zinacantepec | $ 25 00 |
| „ „ y La Huerta | 30 00 |
| „ „ y San Juan | 35 00 |

Los precios de esta tarifa se consideran haciendo un servicio de las 6 a. m. á las 8 p. m. Después de esta hora las cuotas aumentan 25 por 100.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1885 | 75,052 | $ 7,016 39 | ...... | ... | $ 1,138 19 | $ 8,154 58 |
| 1886 | 97,535 | 9,078 95 | 6,133 | 000 | 5,201 59 | 14,280 54 |
| 1887 | 94,874 | 8,788 61 | 9,361 | 000 | 6,755 49 | 15,544 10 |
| 1888 | 93,512 | 8,475 83 | 7,251 | 750 | 4,729 99 | 13,205 82 |
| 1889 | 134,193 | 12,677 97 | 13,483 | 088 | 8,087 03 | 20,765 00 |
| 1890 | 178,072 | 16,264 75 | 18,595 | 861 | 12,156 67 | 28,421 42 |
| 1891 | 156,917 | 15,293 69 | 13,998 | 185 | 11,082 76 | 26,376 45 |
| 1892 | 107,122 | 13,777 47 | 13,924 | 530 | 11,702 56 | 25,480 03 |
| 1893 | 176,241 | 16,340 90 | 14,128 | 510 | 11,690 24 | 28,031 14 |
| 1894 | 121,949 | 15,328 76 | 13,778 | 920 | 11,536 10 | 26,864 86 |

NÚMERO 71.

# Ferrocarril de Potrero, Vanegas y Río Verde.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| LINEA DE VANEGAS A MATEHUALA. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
| | | | Parciales | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| San Luis Potosí............ | Catorce ................ | Vanegas ...................... | 0.000 | 0.000 | 47.000 |
| | | San Isidro...................... | 15.750 | 15.750 | 31.250 |
| | | Cedral ...................... | 9.250 | 25.000 | 22.000 |
| | | Trojes...................... | 15.000 | 40.000 | 7.000 |
| | | Matehuala ...................... | 7.000 | 47.000 | 0.000 |
| | RAMAL DEL POTRERO. | | | | |
| San Luis Potosí............ | Catorce ................ | San Isidro...................... | 0.000 | 15.750 | 31.250 |
| | | Potrero ...................... | 18.000 | 33.750 | 65.000 |

La Empresa del Ferrocarril de Potrero, Vanegas y Río Verde, explota las siguientes líneas:

Vanegas al Cedral.................................................. 47 kilómetros.
Ramal al Potrero.................................................. 18 „

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase..................................................$ 0 02 por kilómetro.
Segunda clase.................................................. 0 01½ „
Tercera clase.................................................. 0 01 „

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 10 por kilómetro.

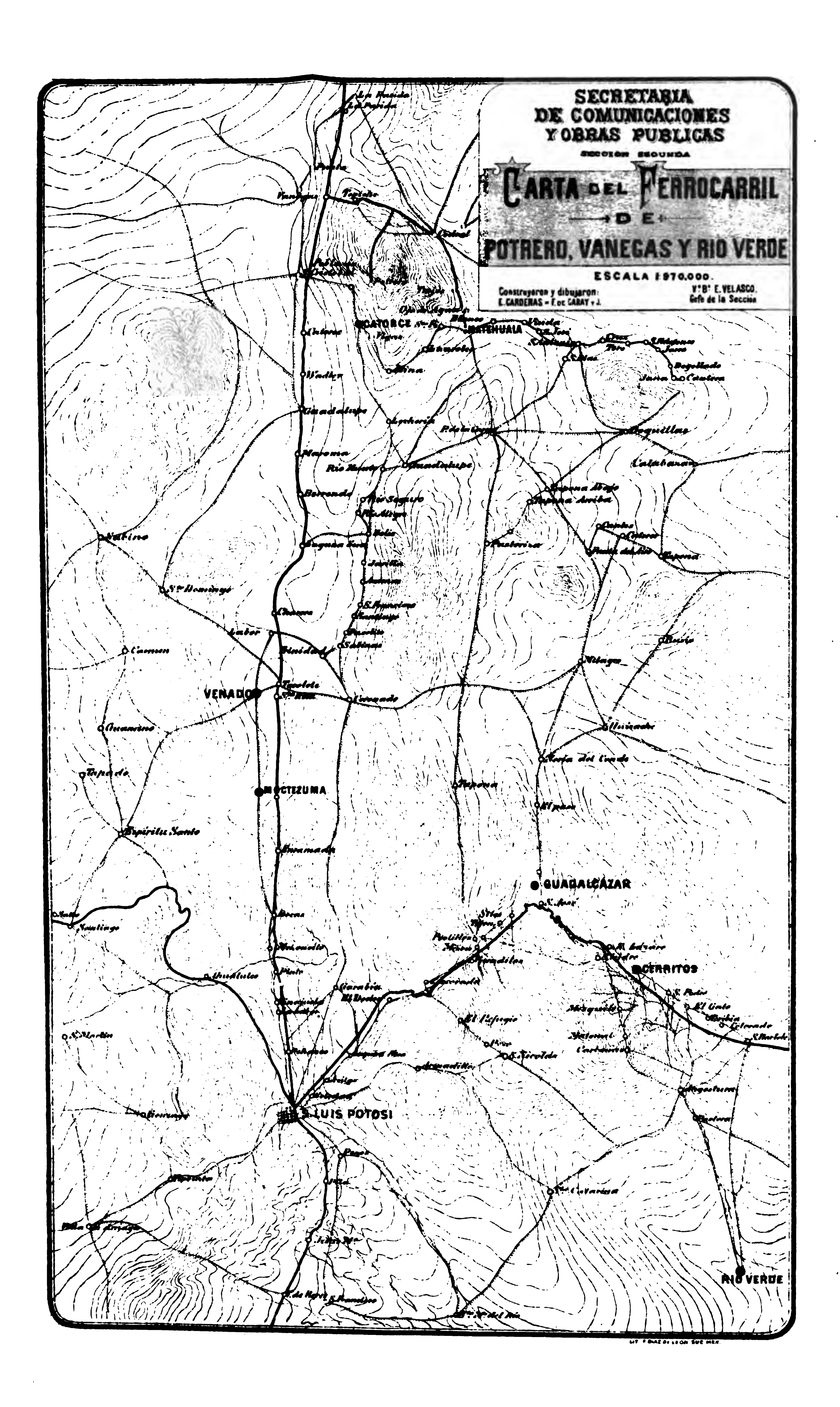
## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Clase especial.......$ 0 10 por kilómetro. Segunda clase.......$ 0 03½ por kilómetro.
Primera clase ....... 0 05 „ Tercera clase........ 0 02½ „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUDTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1889 | ...... | $ 449 69 | 28 | 540 | $ 335 24 | $ 784 93 |
| 1890 | 10,848 | 5,763 16 | 1,840 | 661 | 15,492 27 | 21,255 43 |
| 1891 | 36,742 | 12,783 05 | 5,939 | 568 | 61,513 43 | 74,296 48 |
| 1892 | 44,502 | 16,083 11 | 94,112 | 500 | 124,565 69 | 140,648 80 |
| 1893 | 46,083 | 16,030 02 | 83,115 | 000 | 114,505 49 | 130,535 51 |
| 1894 | 35,213 | 13,798 53 | 113,384 | 000 | 185,649 51 | 199,448 04 |


SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
POTRERO, VANEGAS Y RIO VERDE
ESCALA 1:970.000.
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS = F. de GARAY y J.
V.º B.º E. VELASCO.
Gefe de la Seccion
CATORCE
MATEHUALA
VENADO
MOCTEZUMA
GUADALCAZAR
CERRITOS
S. LUIS POTOSI
RIO VERDE
Guadalupe
Laguna Seca
Sabino
Carmen
Espiritu Santo
Labor
Calabazas
Boquillas
Guadalupe
Rio Verde
Nieto
Charcas
Rio Negro
Pozos
El Peñasco
Trinidad
Santa Catarina
LIT. F. DIAZ DE LEON SUC. MEX.

SECRETARIA

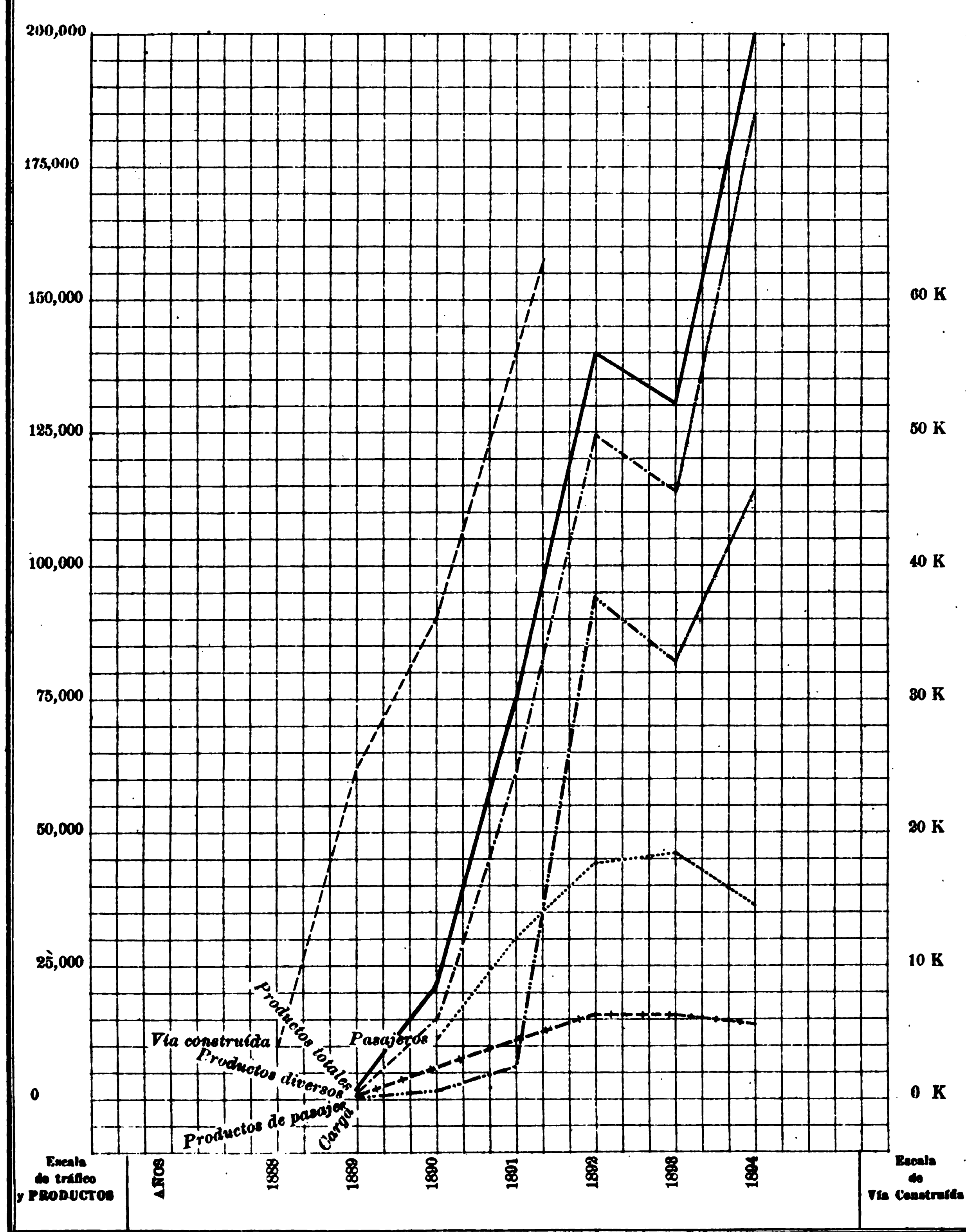
DE

**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

Sección Segunda.

## F. C. de POTRERO al Cedral, Vanegas, Matehuala y Río Verde.

### DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velázquez de Leon.*

*Vº Bº. E. Velasco, jefe de la Sección.*

NÚMERO 78.

# Ferrocarril de Mérida á Izamal.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Yucatán | Mérida | Mérida | 0.000 | 0.000 | 66.848 |
| | Tixkokob | Tixpehual | 19.178 | 19.178 | 47.670 |
| | | Tixkokob | 5.300 | 24.478 | 42.370 |
| | | Euan | 5.522 | 30.000 | 36.848 |
| | Motul | Cacalchén | 11.840 | 41.840 | 25.008 |
| | Izamal | Tekantó | 13.160 | 55.000 | 11.848 |
| | | Izamal | 11.848 | 66.848 | 0.000 |

**La línea del Ferrocarril de Mérida á Ixamal, que explota la respectiva Empresa, tiene una longitud de 66 kilómetros 848 metros.**

## TARIFAS DE PASAJEROS.

**Primera clase** ........ **$ 0 02** por kilómetro.
**Segunda clase** ........ 0 01½ „
**Tercera clase** ........ 0 01 „

**Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.**

**Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos $0 10 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase ........ $ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase ........ 0 04 „
Tercera clase ........ 0 02½ „

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1887 | 42,812 | $ 7,280 38 | 2,729 | 000 | $ 3.954 64 | $ 11,235 01 |
| 1888 | 78,102 | 18,981 70 | 7,871 | 541 | 17,656 81 | 36,638 51 |
| 1889 | 106,089 | 38,330 34 | 11,633 | 376 | 28,069 91 | 66,400 25 |
| 1890 | 106,883 | 54.462 10 | 10,146 | 374 | 29,995 33 | 84,457 43 |
| 1891 | 80,042 | 41,891 51 | 13,775 | 771 | 44,798 43 | 86,689 94 |
| 1892 | 94,634 | 49,729 03 | 18,094 | 768 | 65,565 47 | 115,292 50 |
| 1893 | 96,458 | 45,684 12 | 21,476 | 676 | 65,714 14 | 111,398 26 |
| 1894 | ...... | 52,564 78 | ...... | ... | 61,335 45 | 113,900 23 |

SECRETARIA

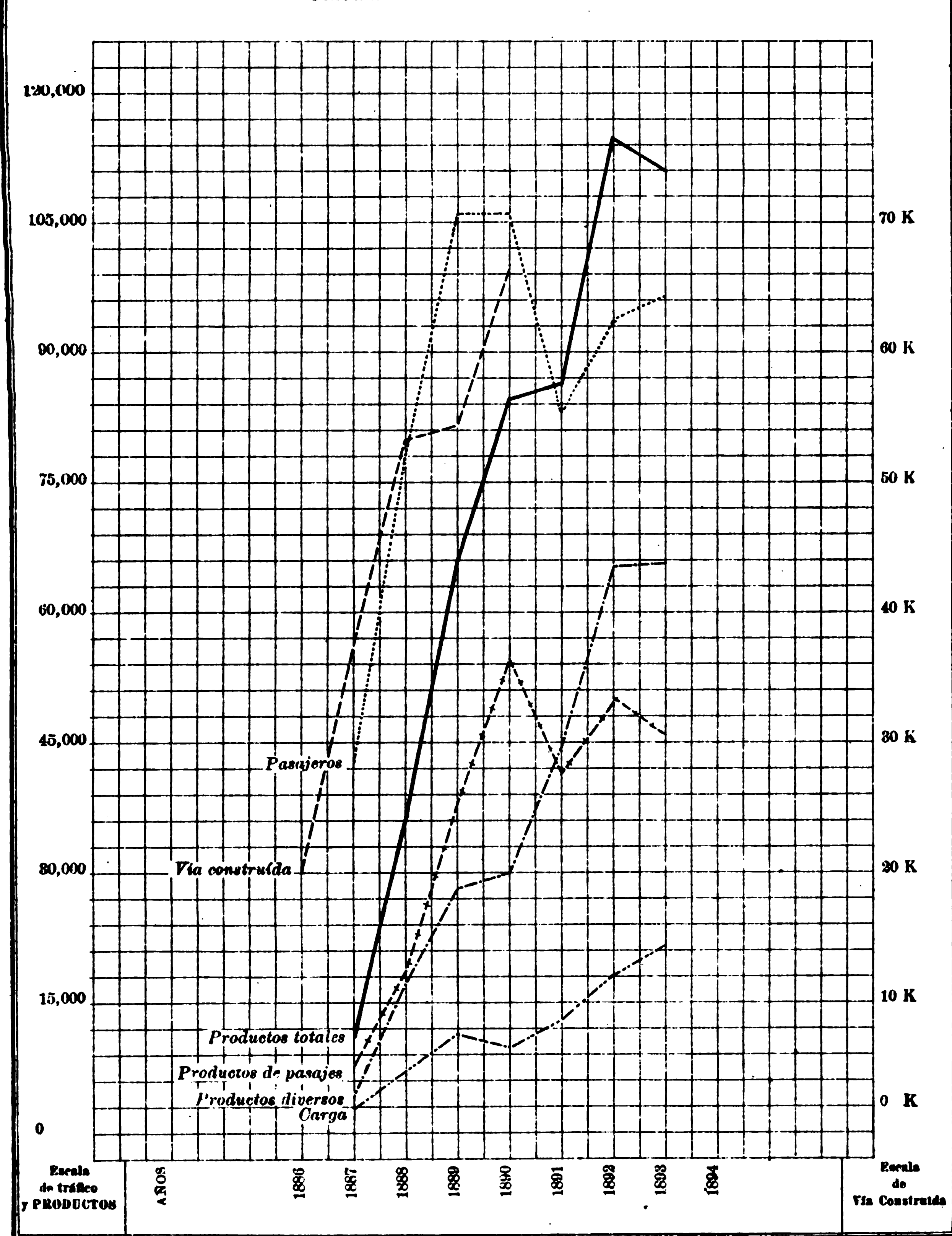
DE

**COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

**Sección Segunda.**

## F. C. de MERIDA á IZAMAL.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




*Construyó M. Velásquez de León.* *Vº Bº, B. Velasco, jefe de la Sección.*

SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR

ESCALA-1: 4.750,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS = F. de ORRAY y J.

V.ºBº E. VELASCO.
Gefe de la Seccion

QUERETARO
PACHUCA
MEXICO
TLAXCALA
TOLUCA
PUEBLA
CUERNAVACA
JALAPA
CHILPANCINGO
OAXACA
ETLA
VILLA ALTA
S. JUAN BAUTISTA
S. CRISTOBAL
TONALA
CARMEN

LIT. DIAZ DE LEON S.C. MEX



NÚMERO 82.

# Ferrocarril Mexicano del Sur.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Puebla | Puebla | Puebla | 0.000 | 0.000 | 366.600 |
| | Tecali | Amozoc | 18.400 | 18.400 | 348.200 |
| | Tepeaca | Santa Rosa | 7.600 | 26.000 | 340.600 |
| | | Tepeaca | 11.200 | 37.200 | 329.400 |
| | | Rosendo Márquez | 17.400 | 54.600 | 312.000 |
| | Tecamachalco | Tecamachalco | 10.500 | 65.100 | 301.500 |
| | | Las Animas | 12.600 | 77.700 | 288.900 |
| | | Tlacotepec | 9.400 | 87.100 | 279.500 |
| | Tehuacán | Carnero | 31.300 | 118.400 | 248.200 |
| | | Tehuacán | 8.900 | 127.300 | 239.300 |
| | | La Huerta | 14.700 | 142.000 | 224.600 |
| | | Santa Cruz | 6.300 | 148.300 | 218.200 |
| | | Pantzingo | 10.900 | 159.200 | 207.400 |
| | | Nopala | 14.600 | 173.800 | 192.800 |
| | | Venta Salada | 6.400 | 180.200 | 186.400 |
| Oaxaca | Teotitlán | San Antonio | 15.200 | 195.400 | 171.200 |
| | | Mexía | 8.700 | 204.100 | 162.500 |
| | | Teconiavaca | 20.300 | 224.400 | 142.200 |
| | Cuicatlán | Quiotepec | 10.900 | 235.300 | 131.300 |
| | | Cuicatlán | 17.000 | 252.300 | 114.300 |
| | | Tomellín | 4.800 | 257.100 | 109.500 |
| | Nochistlán | Almoloyas | 19.200 | 276.300 | 90.300 |
| | | Santa Catarina | 16.500 | 292.800 | 73.800 |
| | | El Parián | 16.200 | 309.000 | 57.600 |
| | Etla | Las Sedas | 13.700 | 322.700 | 43.900 |
| | | San Pablo Huitzo | 12.800 | 335.500 | 31.100 |
| | | Etla (Villa) | 13.100 | 348.600 | 18.000 |
| | Centro | Oaxaca | 18.000 | 366.600 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril Mexicano del Sur tiene en explotación la línea de 366 kilómetros, 600 metros, que une las ciudades de Puebla y de Oaxaca.

## TARIFAS PROVISIONALES.

**Pasajes.**

Primera clase .................... $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase .................... 0 02 „
Tercera clase .................... 0 01½ „

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $0.15 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Clase especial .................... $ 0 12 por kilómetro.
Primera clase .................... 0 06 „
Segunda clase .................... 0 04 „
Tercera clase .................... 0 03 „

## TARIFAS ESPECIALES.

**TRENES ESPECIALES.**

Por cada tren compuesto de una máquina y un coche, con carro de equipaje, cuando éste sea necesario, $2.00 por kilómetro, por los primeros 200 kilómetros, y $1.50 por el resto.

Cada coche extra agregado á un tren especial costará 50 centavos por kilómetro.

En un tren especial sólo pueden viajar 20 personas libres, y las que excedan de ese número deben comprar sus boletos de la clase, según tarifa.

La cantidad mínima que se cobre por un tren especial, será $100.

**COCHES ESPECIALES.**

Por el uso de un coche especial agregado á un tren ordinario, se pagará 25 centavos por kilómetro recorrido; pero en ningún caso menos de $ 25. Además, las personas que viajen en un coche especial comprarán su boleto de la clase según tarifa.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACION.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1890 | ....... | .......... | ...... | ... | ........... | .......... |
| 1891 | 76,788 | $ 74,259 78 | 11,506 | 820 | $ 59,427 26 | $ 133,687 04 |
| 1892 | 104,296 | 109,011 90 | 26,977 | 490 | 152,859 11 | 261,871 01 |
| 1893 | 143,037 | 153,233 01 | 27,921 | 510 | 246,862 75 | 400,095 76 |
| 1894 | 225,447 | 191,624 01 | 40,911 | 430 | 246,668 50 | 480,476 84 |

SECRETARIA

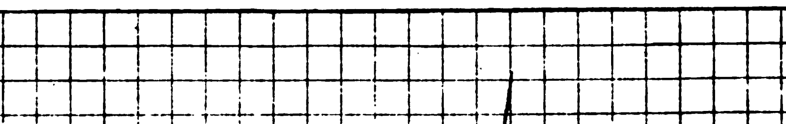
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

## F. C. MEXICANO del SUR.—PUEBLA á OAXACA.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO




*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº, E. Velasco, jefe*

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

# Carta
del
# FERROCARRIL DE MONTEREY AL GOLFO.

ESCALA - 1: 4.763.000

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.

V.° B.° E. VELASCO
Gefe de la Seccion

MONCLOVA
SALINAS
MATAMOROS
MAPIMI
S. Pedro
PARRAL
VIEZCA
MONTEREY
SALTILLO
LINARES
S. FERNANDO
NIEVES
SOMBRERETE
MATEHUALA
CATORCE
C. VICTORIA
FRESNILLO
EL VENADO
TULA
ZACATECAS
GARCIA
OJO CALIENTE
SALINAS
GUADALCAZAR
CERRITOS
C. DEL MAIZ
COLOTLAN
VILLANUEVA
RINCON DE ROMOS
PINOS
S. LUIS POTOSI
VALLES
TAMPICO
TLALTENANGO
CALVILLO
AGUASCALIENTES
V. DE REYES
TANCANHUITS
JUCHIPILA
NOCHISTLAN
TEOCALTICHE
LAGOS
S. FELIPE
TAMAZUNCHALE
TANTOYUCA
S. F. DEL RINCON
LEON
D. HIDALGO
HUEJUTLA
GUANAJUATO
JACALA
MOLANGO
TUXPAN
SILAO
S. MIGUEL ALLENDE

LIT. DE F. DIAZ DE LEON, S. M.



Número 88.

# Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS ó MUNICIPALIDADES | ESTACIONES. | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Coahuila | Distrito del Centro | General Treviño | 0.000 | 0.000 | 624.640 |
| | | Las Norias | 10.000 | 10.000 | 614.640 |
| | | Amargos | 13.000 | 23.000 | 601.640 |
| | | Paredón | 8.000 | 31.000 | 593.640 |
| Nuevo León | Municipalidad de García | Icamole | 24.000 | 55.000 | 569.640 |
| | | García | 19.000 | 74.000 | 550.640 |
| | | Pesquería | 11.000 | 85.000 | 539.640 |
| | | Durazno | 3.500 | 88.500 | 536.140 |
| | Monterrey | Siding | 6.500 | 95.000 | 529.640 |
| | | Monterrey | 11.000 | 106.000 | 518.640 |
| | Guadalupe | San Rafael | 9.700 | 115.700 | 508.940 |
| | San Francisco | San Miguel | 3.300 | 119.000 | 505.640 |
| | Juárez | Juárez | 11.600 | 130.600 | 494.040 |
| | Cadereyta | Cadereyta | 11.400 | 142.000 | 482.640 |
| | | San Juan | 18.000 | 160.000 | 464.640 |
| | | Vaqueros | 20.000 | 180.000 | 444.640 |
| | Terán | Terán | 9.000 | 189.000 | 435.640 |
| | Montemorelos | Montemorelos | 13.500 | 202.500 | 422.140 |
| | | José Mª Parás | 12.200 | 214.700 | 409.940 |
| | | Huertas | 12.800 | 227.500 | 397.140 |
| | Linares | Loma Alta | 11.200 | 238.700 | 385.940 |
| | | Linares | 14.300 | 253.000 | 371.640 |
| | | Benítez | 19.000 | 272.000 | 352.640 |
| Tamaulipas | Villagrán | Brasil | 14.500 | 286.500 | 338.140 |
| | | Santa Rosalía | 11.500 | 298.000 | 326.640 |
| | | Villagrán | 5.500 | 303.500 | 321.140 |
| | Hidalgo | Carrizos | 11.500 | 315.000 | 309.640 |
| | | Tinajas | 20.000 | 335.000 | 289.640 |
| | | La Cruz | 12.600 | 347.600 | 277.040 |
| | | Ortíz | 11.000 | 358.600 | 266.040 |
| | Güemes | Martínez | 4.000 | 362.600 | 262.040 |
| | Victoria | Caballeros | 14.400 | 377.000 | 247.640 |
| | | Victoria | 13.000 | 390.000 | 234.640 |
| | | Santa Rosa | 16.000 | 406.000 | 218.640 |
| | | Lavín | 19.000 | 425.000 | 199.640 |
| | Casas | San Francisco | 16.000 | 441.000 | 183.640 |
| | Llera | El Fortín | 17.000 | 458.000 | 166.640 |
| | Jicotencal | Escandón | 20.000 | 478.000 | 146.640 |
| | Magiscatzín | Pretil | 14.000 | 492.000 | 132.640 |
| | | Rosillo | 15.000 | 507.000 | 117.640 |
| | | González | 20.000 | 527.000 | 97.640 |
| | Altamira | Chocoy | 27.000 | 554.000 | 70.640 |
| | | Los Esteros | 19.000 | 573.000 | 51.640 |
| | | Altamira | 25.000 | 398.000 | 26.640 |
| | Tampico | Tampico | 26.640 | 624.640 | 0.000 |

La vía del Ferrocarril de Monterrey al Golfo consta de dos fracciones: una de Treviño á Monterrey con longitud de 106 kilómetros, y otra de Monterrey á Tampico, con desarrollo de 518 kilómetros 640 metros.

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 04 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02½ | „ „ |
| Tercera clase | 0 01¼ | „ „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

## EXCESO DE EQUIPAJE Y EXPRESO.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Expreso ordinario y exceso de equipaje.—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 16 | $ 16 00 | $ 16 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 15 | 15 00 | 31 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 14 | 14 00 | 45 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 13 | 13 00 | 58 00 |
| „ 401 á 500 „ | 0 12 | 12 00 | 70 00 |
| „ 501 á 600 „ | 0 11 | 11 00 | 81 00 |
| „ 601 á 700 „ | 0 10 | 10 00 | 91 00 |

**Expreso especial.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 50 kilómetros | $ 0 16 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 51 á 250 „ | 0 12 | 24 00 | 32 00 |
| „ 251 á 500 „ | 0 08 | 20 00 | 52 00 |
| „ 501 á 700 „ | 0 06 | 12 00 | 64 00 |

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.**

MENOS DE CARRO ENTERO.

**Clase especial.**—Distancia gradual:

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 12 | $ 12 00 | $ 12 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 10 | 10 00 | 22 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 08 | 8 00 | 30 00 |
| „ 301 á 400 „ | 0 06 | 6 00 | 36 00 |
| „ 401 á 700 „ | 0 05 | 15 00 | 51 00 |

**1ª clase.**—Distancia gradual:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 07 | 7 00 | 15 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 06 | 6 00 | 21 00 |
| „ 301 á 700 „ | 0 05½ | 22 00 | 43 00 |

**2ª clase.**—Distancia gradual:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 06 | $ 9 00 | $ 9 00 |
| „ 151 á 300 „ | 0 05 | 7 50 | 16 50 |
| „ 301 á 700 „ | 0 04½ | 18 00 | 34 50 |

**3ª clase.**—Distancia gradual:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 150 kilómetros | $ 0 04 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 151 á 450 „ | 0 03½ | 10 50 | 16 50 |
| „ 451 á 700 „ | 0 03 | 7 50 | 24 00 |

CARRO ENTERO.

**1ª clase.**—Distancia gradual:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 06 | 6 00 | 14 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05 | 5 00 | 19 00 |
| „ 301 á 500 „ | 0 04 | 8 00 | 27 00 |
| „ 501 á 700 „ | 0 03½ | 7 00 | 34 00 |

**2ª clase.**—Distancia gradual:

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 06 | $ 6 00 | $ 6 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 05 | 5 00 | 11 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 04 | 4 00 | 15 00 |
| „ 301 á 700 „ | 0 03 | 12 00 | 27 00 |

**3ª clase.**—Distancia gradual.

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 04 | $ 4 00 | $ 4 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 03 | 3 00 | 7 00 |
| „ 201 á 700 „ | 0 02¾ | 13 75 | 20 75 |

**Valores. Por 1,000 pesos.**—Distancia gradual:

| | Precio parcial | Precio total | | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|---|---|
| De 1 á 50 kilómetros | $ 1 00 | $ 1 00 | De 301 á 400 kilómetros | $ 0 50 | $ 3 00 |
| „ 51 á 100 „ | 0 50 | 1 50 | „ 401 á 500 „ | 0 50 | 3 50 |
| „ 101 á 200 „ | 0 50 | 2 00 | „ 501 á 750 „ | 1 00 | 4 50 |
| „ 201 á 300 „ | 0 50 | 2 50 | | | |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1889 | 16,714 | $ 17,144 65 | 4,197 | 432 | $ 13,440 52 | $ 30,585 17 |
| 1890 | 57,096 | 70,185 08 | 168,204 | 600 | 791,398 47 | 861,583 55 |
| 1891 | 94,052 | 112,910 64 | 174,829 | 706 | 876,563 75 | 989,474 39 |
| 1892 | 99,802 | 119,390 74 | 193,437 | 800 | 664,072 42 | 783,463 16 |
| 1893 | 107,378 | 141,093 86 | 238,442 | 000 | 820,433 06 | 961,926 92 |
| 1894 | ........ | ........... | ........ | ... | ........... | .......... |

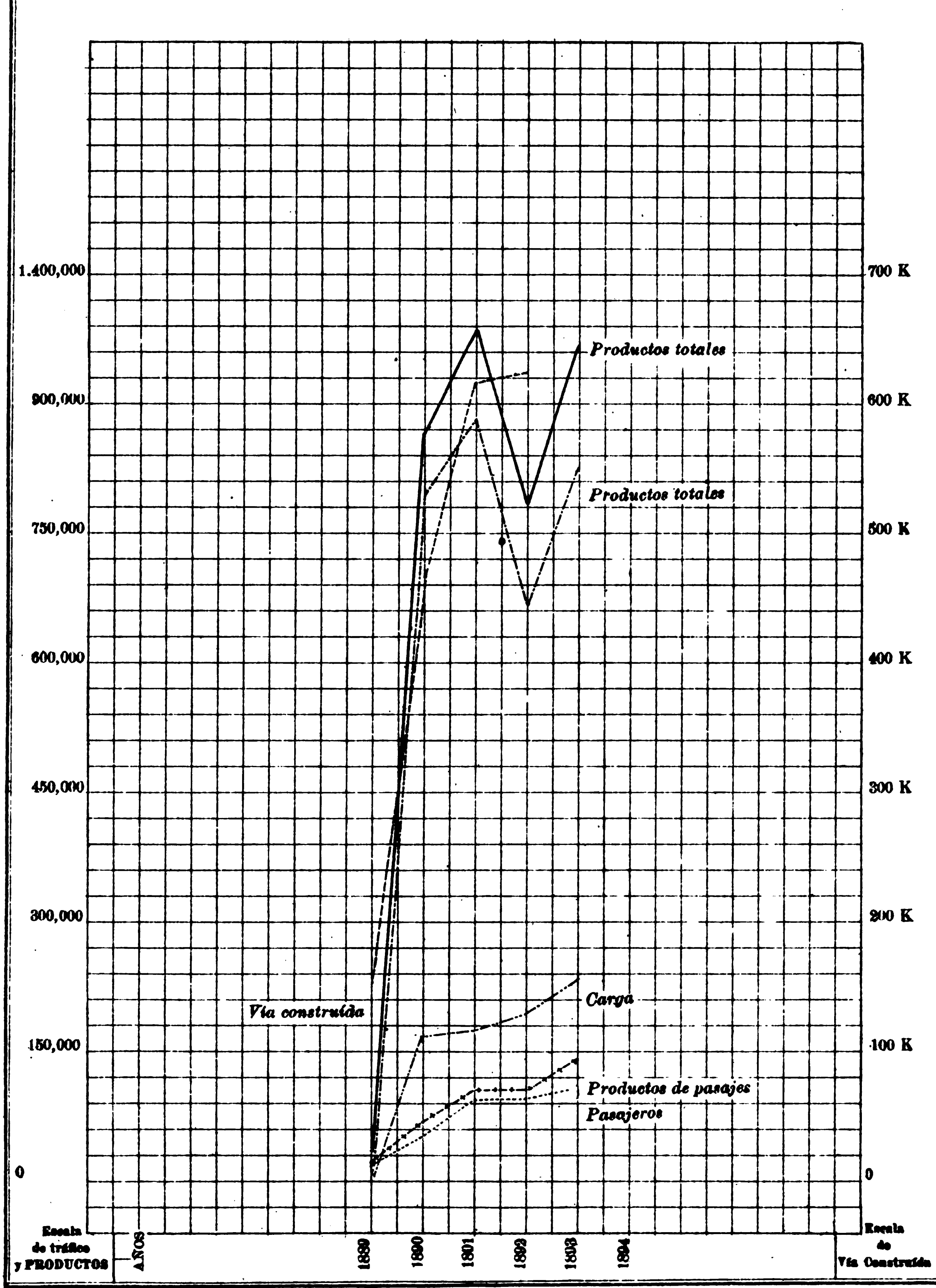
SECRETARIA

DE

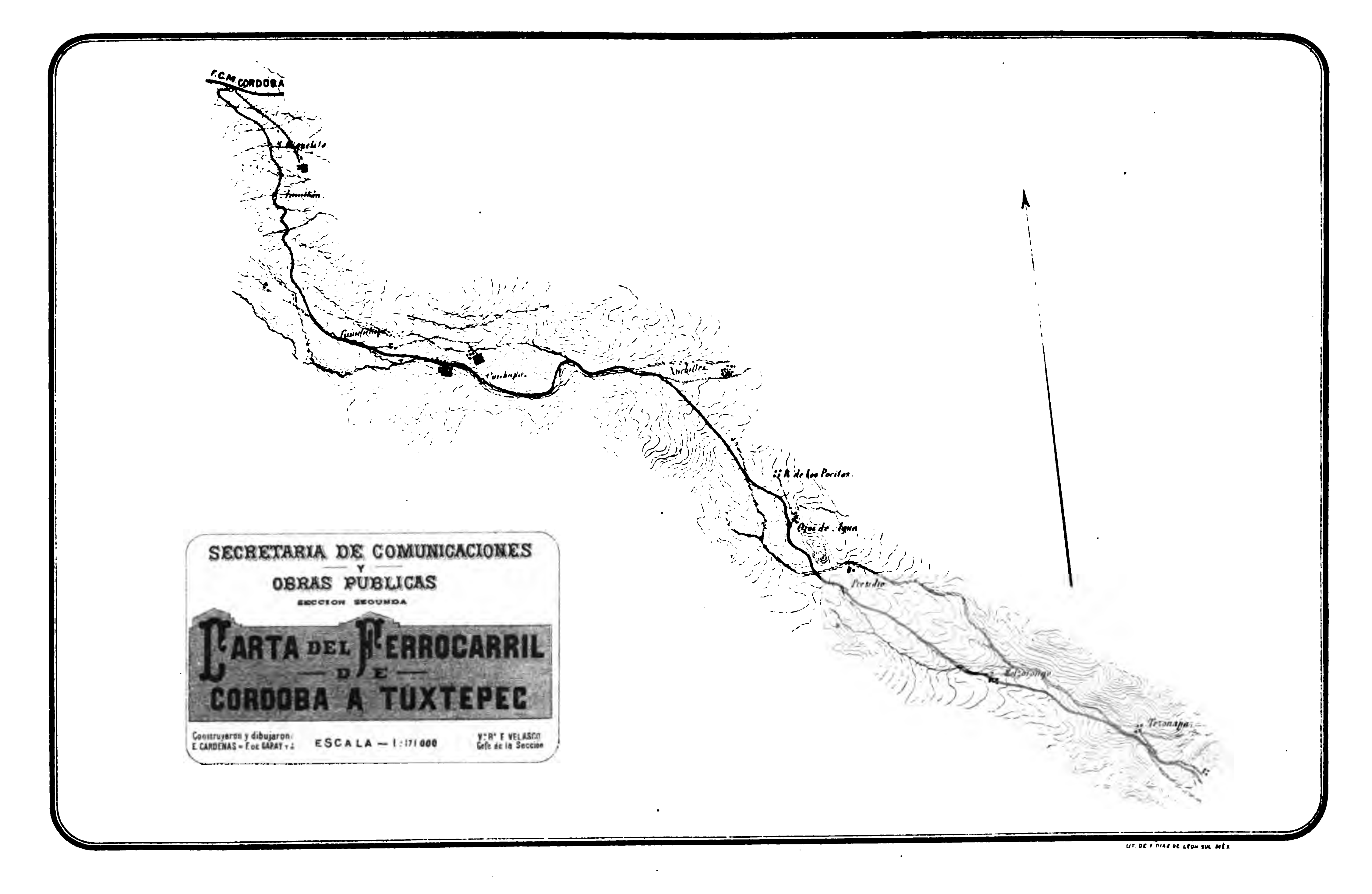
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

# F. C. de MONTERREY al GOLFO.

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRÁFICO.




Construyó M. Velásquez de León. V° B°, E. Velasco, jefe de la Sección.



F.C.M. CORDOBA
Guadalupe
Cuichapa
A. de los Pocitos.
Ojos de Agua
Tezonapa
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
CORDOBA A TUXTEPEC
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS = F. de GARAY y J.
ESCALA — 1:171 000
V.º B.º F. VELASCO
Gefe de la Seccion
LIT. DE F. DIAZ DE LEON SUC. MÉX.

NÚMERO 92.

# Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | CANTONES | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Veracruz | Córdoba | Córdoba | 0.000 | 0.000 | 41.400 |
| | | San Miguelito | 3.000 | 3.000 | 38.400 |
| | | Amatlán | 1.300 | 4.300 | 37.100 |
| | | Guadalupe | 6.700 | 11.000 | 30.400 |
| | | Cuichapa | 6.000 | 17.000 | 24.400 |
| | Orizaba | Xuchiles | 7.000 | 24.000 | 17.400 |
| | Zongolica | Ojos de Agua | 7.450 | 31.450 | 9.950 |
| | | Presidio | 3.550 | 35.000 | 6.400 |
| | | Motzorongo | 6.400 | 41.400 | 0.000 |

De los 51 kilómetros que tiene construídos la Empresa del Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec, se hallan en explotación solamente 41 kilómetros 400 metros, que es la distancia que existe entre la ciudad de Córdoba y la hacienda de Motzorongo.

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 04 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02½ | „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 12 por kilómetro.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | 0 08 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 06 | „ |
| Tercera clase | 0 04 | „ |

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1889 | 26,537 | $ 4,815 27 | ..... | ... | $ 1,285 13 | $ 6,100 40 |
| 1890 | 49,142 | 8,917 06 | ..... | ... | 2,379 97 | 11,297 03 |
| 1891 | 23,542 | 14,009 84 | ..... | ... | 5,097 98 | 19,107 82 |
| 1892 | 39,885 | 12,767 51 | 2,235 | 571 | 5,111 19 | 17,878 70 |
| 1893 | 46,086 | 17,433 62 | 3,730 | 424 | 9,828 94 | 27,262 56 |
| 1894 | ...... | ......... | ..... | ... | ........ | ......... |

SECRETARIA

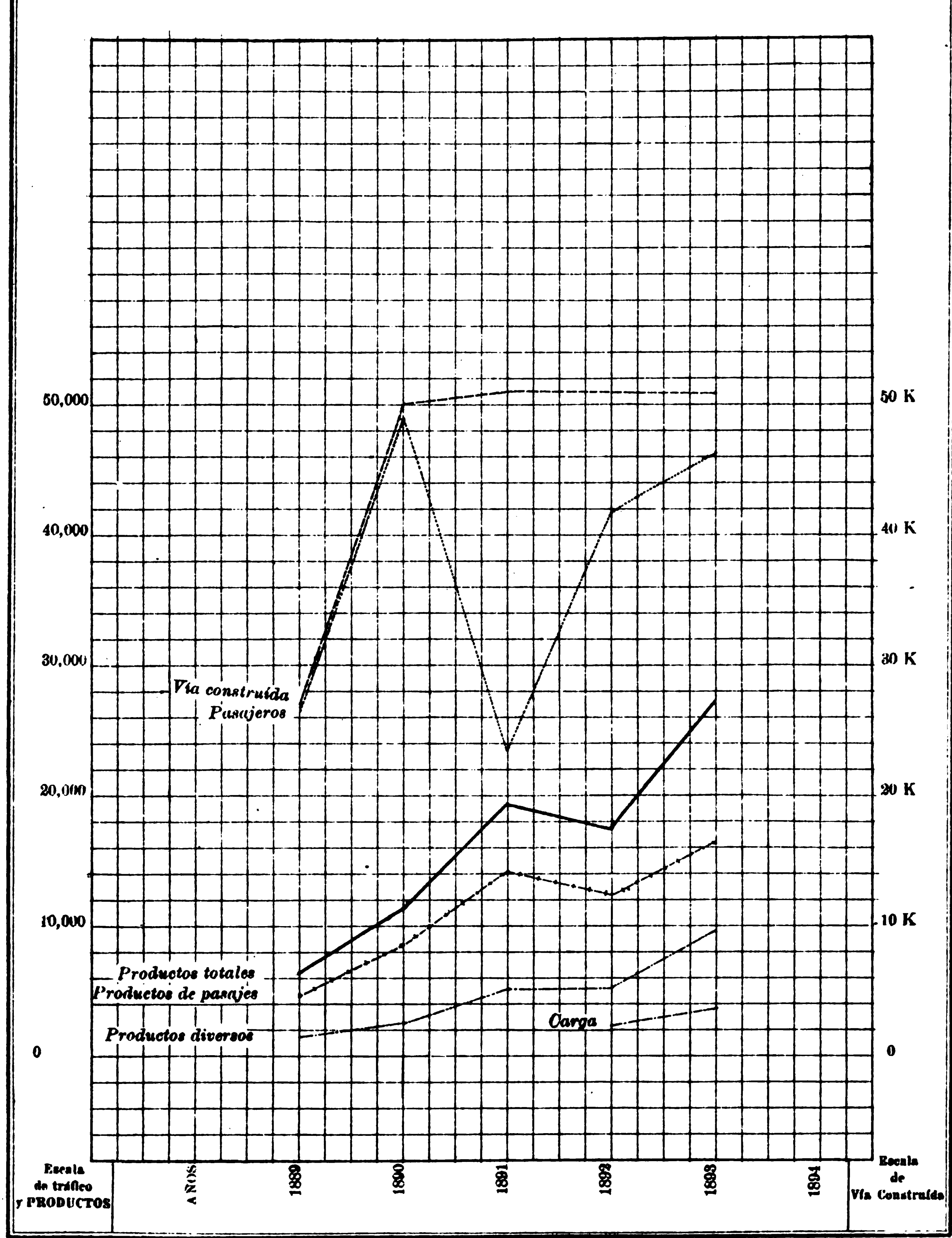
DE

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

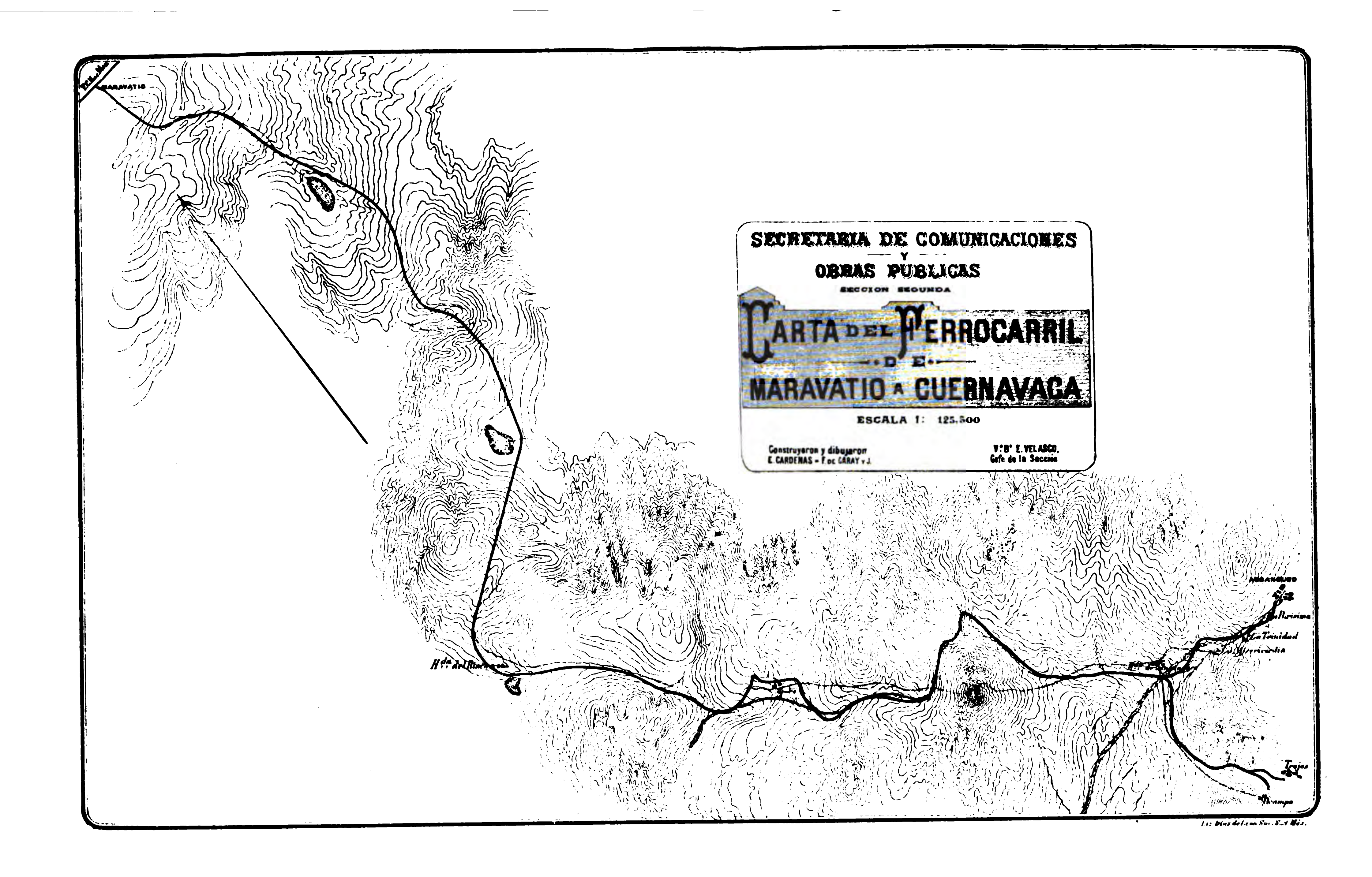
## F. C. de CORDOBA á TUXTEPEC.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.




Construyó M. Velasquez de León.

Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
MARAVATIO A CUERNAVACA
ESCALA 1: 125.500
Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. DE GARAY y J.
V.° B.° E. VELASCO,
Gefe de la Seccion
MARAVATIO
La Trinidad

NÚMERO 94.

# Ferrocarril de Maravatío á Cuernavaca.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parciales | DISTANCIAS Al extremo inicial | DISTANCIAS Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Michoacán | Maravatío | Maravatío | 0.000 | 0.000 | 52.119 |
| | | Maravatío Y | 2.000 | 2.000 | 50.119 |
| | | Chamuco | 3.430 | 5.430 | 44.689 |
| | | La Huerta | 6.790 | 12.220 | 39.899 |
| | | Senguio | 6.151 | 18.371 | 33.748 |
| | | Irimbo | 7.885 | 26.256 | 25.863 |
| | | Aporo | 6.979 | 33.235 | 18.884 |
| | Zitácuaro | Guerrero | 9.765 | 43.000 | 9.118 |
| | | Augangueo Y | 3.876 | 46.876 | 5.243 |
| | | Trojes Junta | 4.335 | 51.211 | 0.908 |
| | | Ocampo | 0.908 | 52.119 | 0.000 |

**La Empresa del Ferrocaril de Maravatío á Cuernavaca explota las siguientes líneas:**

| | K. M. |
|---|---|
| De Maravatío á Ocampo ... | 50.119 |
| Ramal de Angangueo ... | 3.736 |
| Ramal de Trojes ... | 0.865 |

## TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase ... $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase ... 0 02 „
Tercera clase ... 0 01½ „
Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase ... $ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase ... 0 04 „
Tercera clase ... 0 03 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA Toneladas | CARGA Kilos | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 | 3,466 | $ 3,389 66 | ...... | ... | $ 3,372 10 | $ 6,761 76 |
| 1891 | 6,190 | 6,283 94 | ...... | ... | 16,741 42 | 23,025 36 |
| 1892 | 9,081 | 8,047 76 | ...... | ... | 30,160 42 | 38,208 18 |
| 1893 | 12,867 | 9,418 26 | ...... | ... | 28,201 99 | 37,620 25 |
| 1894 | 15,138 | 11,235 58 | ...... | ... | 32,238 33 | 43,473 91 |

NÚMERO 96.

# Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Guanajuato | Salamanca | Salamanca | 0.000 | 0.000 | 35.500 |
| | | Los Lobos | 11.500 | 11.500 | 24.000 |
| | Valle de Santiago | Valle de Santiago | 11.000 | 22.500 | 13.000 |
| | | El Jaral | 13.000 | 35.500 | 0.000 |

**La Empresa respectiva explota la línea del Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago y el Jaral, que tiene una longitud de 35 kilómetros 500 metros.**

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01 | „ |

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 50 por kilómetro.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 14 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 12 | „ |
| Tercera clase | 0 10 | „ |

## TARIFAS ESPECIALES.

**Tarifa para coches especiales de 1ª ó 2ª clase.**

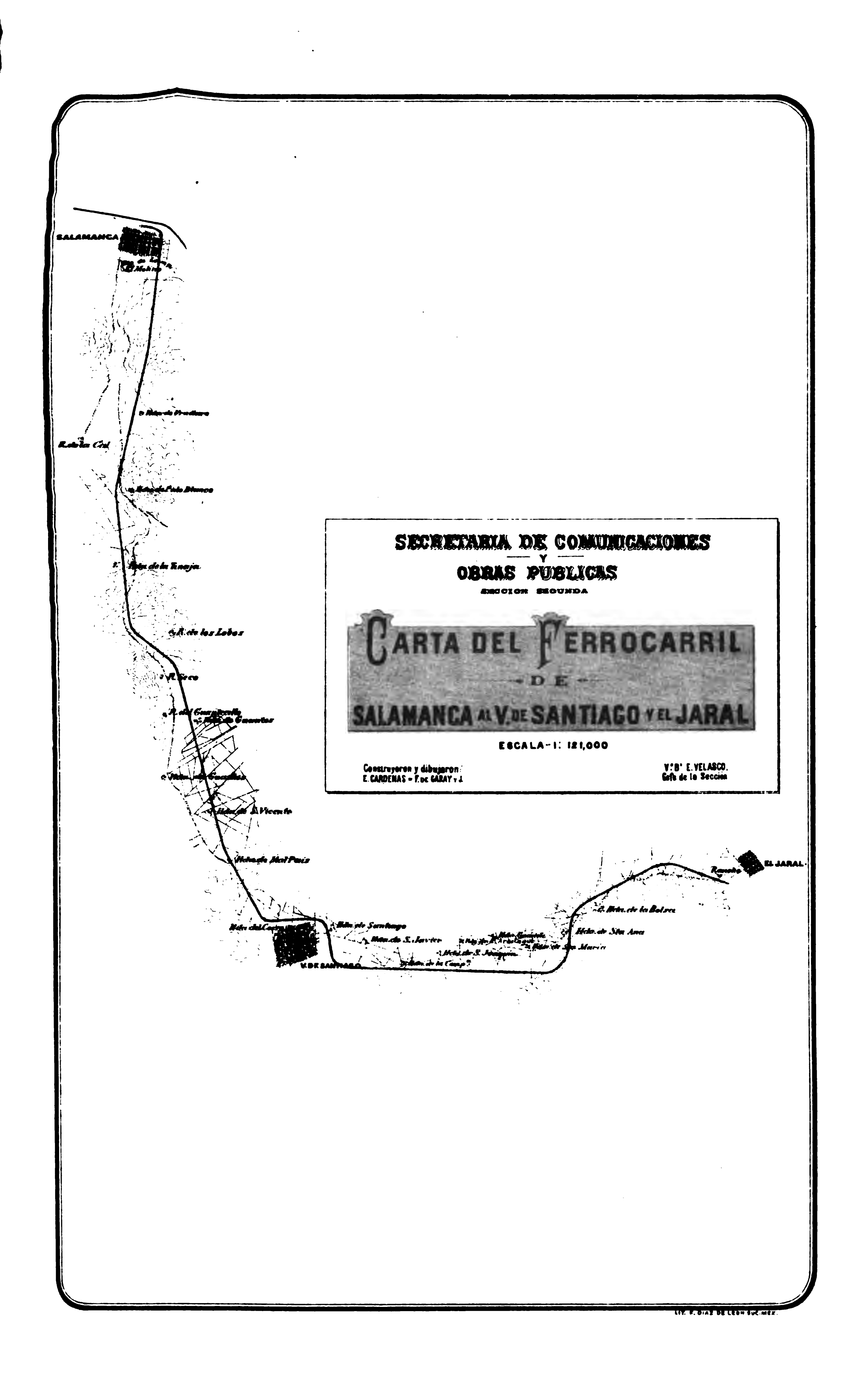
SALAMANCA AL JARAL Y VICEVERSA.

| | |
|---|---|
| Salamanca al Valle de Santiago, 23 kilómetros | $ 10 00 |
| Salamanca al Jaral, 36 kilómetros | 15 00 |
| Valle de Santiago al Jaral, 13 kilómetros | 05 00 |

NOTA.—Esta Empresa, en atención al poco tráfico y corto trayecto que tiene en explotación, no creo necesario establecer vehículos especiales de carga.

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1889 | 4,709 | $ 1,486 51 | 132 | 270 | $ 304 26 | $ 1,790 77 |
| 1890 | 18,836 | 5,946 04 | 529 | 080 | 1,217 04 | 7,163 08 |
| 1891 | 25,432 | 8,554 11 | 3,324 | 430 | 7,237 67 | 15,791 78 |
| 1892 | 21,923 | 8,020 59 | 2,815 | 940 | 5,325 03 | 13,345 62 |
| 1893 | 22,674 | 7,719 44 | 3,380 | 060 | 8,910 74 | 16,638 18 |
| 1894 | 27,496 | 8,740 90 | 4,142 | 690 | 9,584 17 | 18,325 07 |


SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
SALAMANCA AL V. DE SANTIAGO Y EL JARAL
ESCALA-1: 121,000
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. DE GARAY y J.
V.° B.° E. VELASCO.
Gefe de la Seccion
SALAMANCA
EL JARAL
V. DE SANTIAGO
LIT. F. DIAZ DE LEON SUC. MEX.

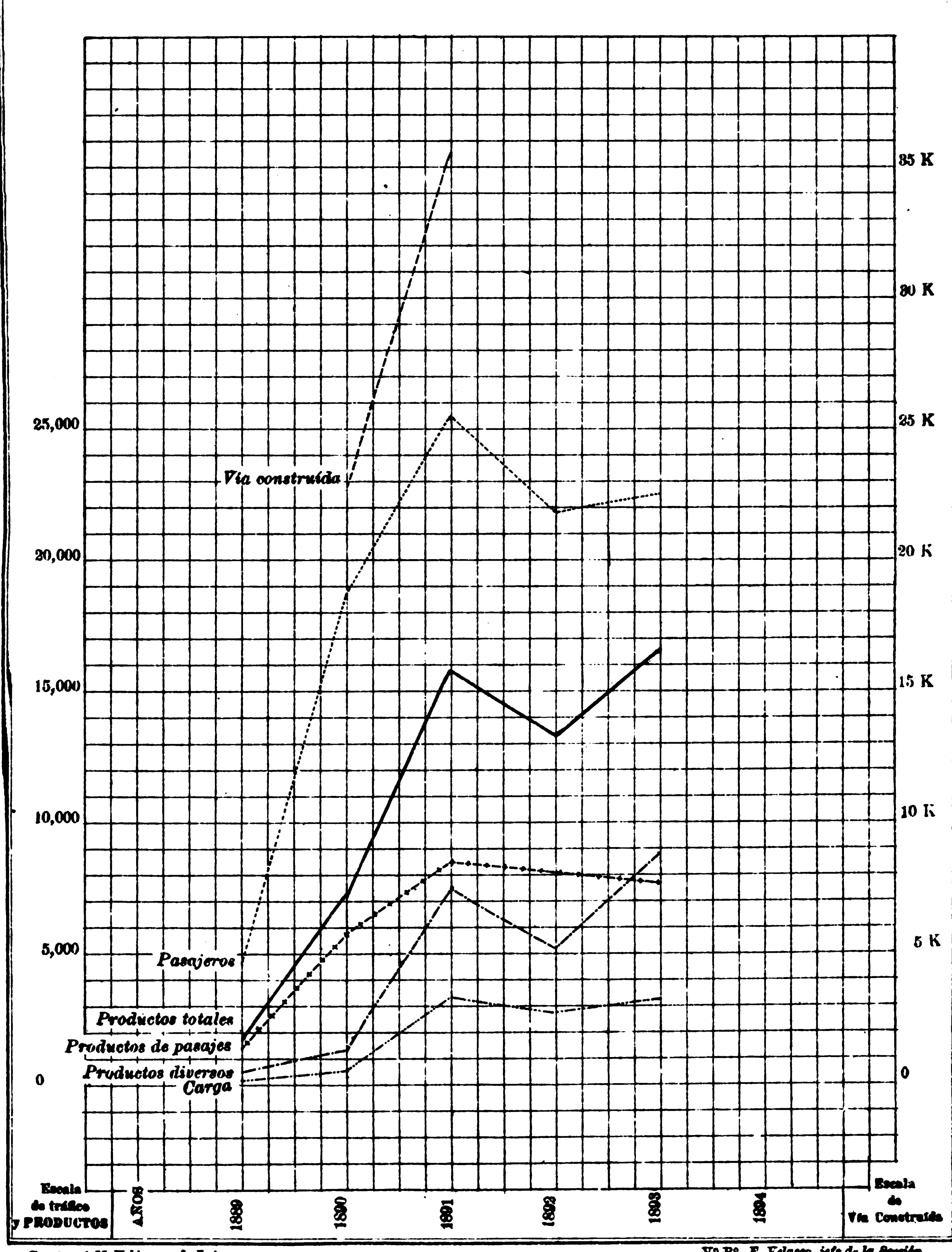
## SECRETARIA
DE
## COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

---

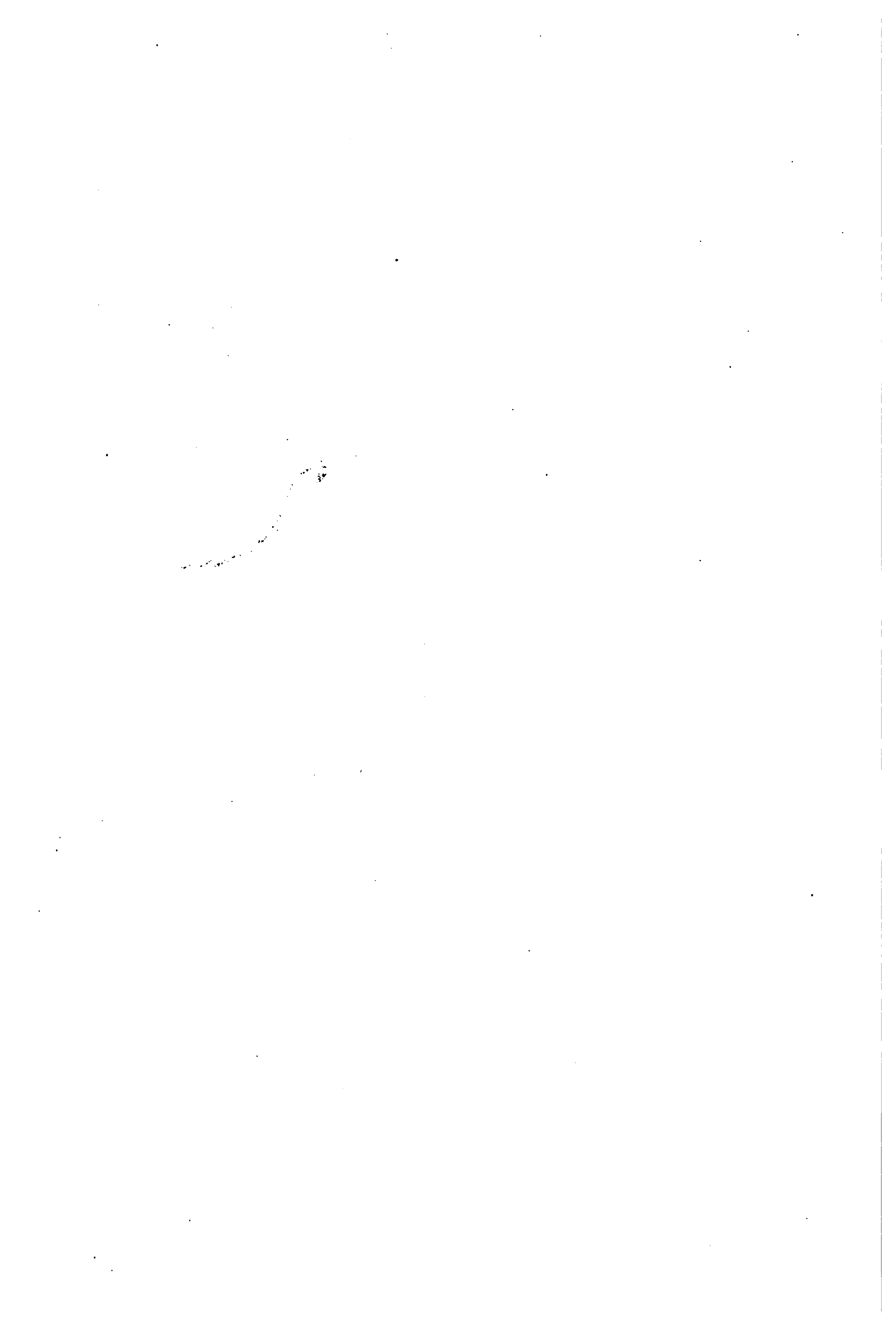
**Sección Segunda.**

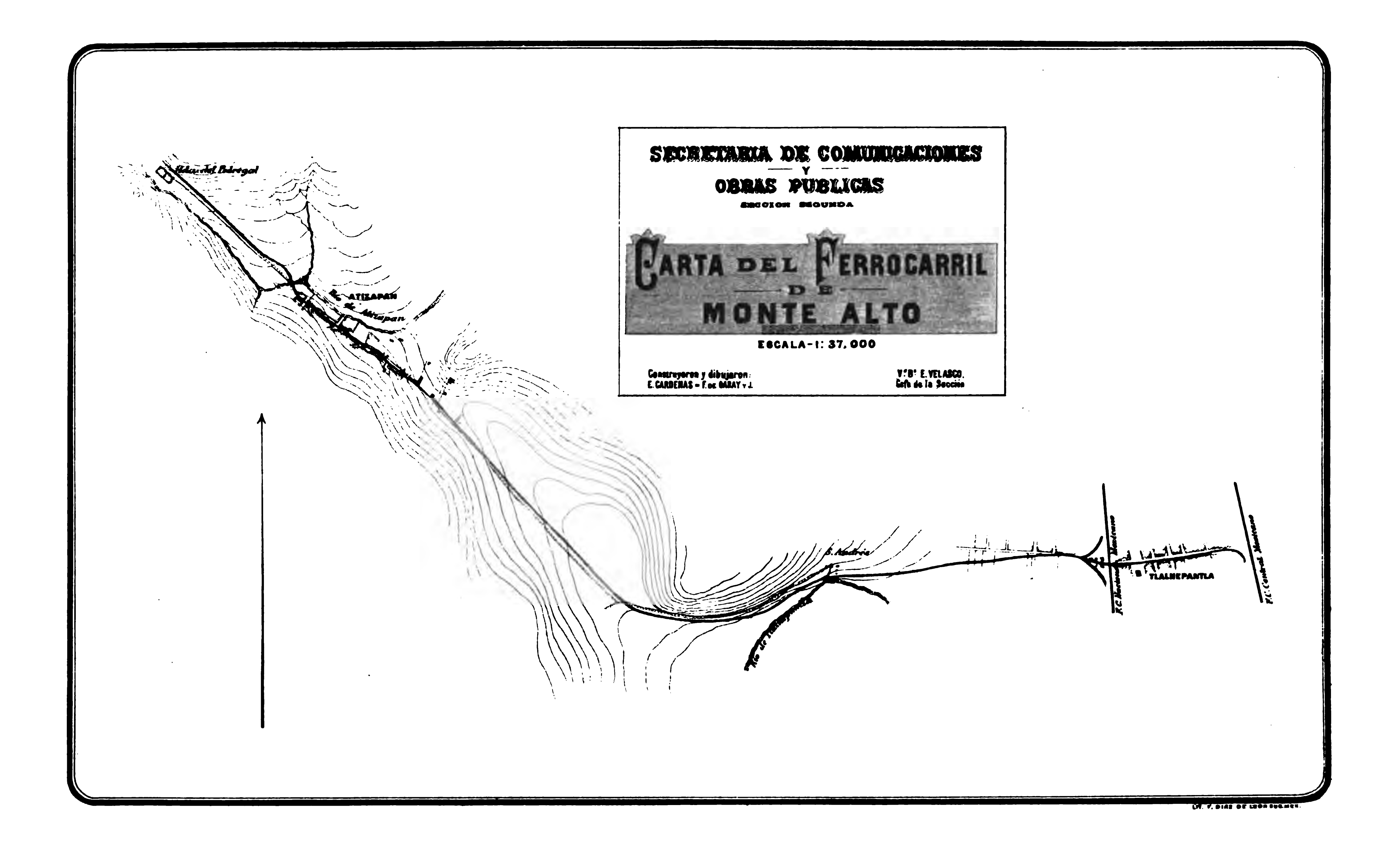
# F. C. de SALAMANCA al JARAL.

## DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRÁFICO.




*Construyó M. Velázquez de León.* Vº Bº *E. Velasco, jefe de la Sección.*




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
MONTE ALTO
ESCALA-1: 37,000
Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GARAY y J.
V.º B.º E. VELASCO.
Jefe de la Seccion
ATIZAPAN
S. Andres
TLALNEPANTLA
F.C. Nacional Mexicano
F.C. Central Mexicano

NÚMERO 97.

# Ferrocarril de Monte Alto.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| México | Tlalnepantla | Tlalnepantla | 0.000 | 0.000 | 10.000 |
| | | San Andrés | 3.000 | 3 000 | 7.000 |
| | | Calacoaya | 3.000 | 6.000 | 4.000 |
| | | Atizapán | 2.000 | 8.000 | 2.000 |
| | | Pedregal | 2.000 | 10.000 | 0.000 |

El Ferrocarril de Monte Alto tiene construída la vía en una longitud de 10 kilómetros, que explota la respectiva Empresa.

## TARIFA DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 03 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 02 | „ |
| Tercera clase | 0 01½ | „ |

A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre.

## TARIFA DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

| | | |
|---|---|---|
| Primera clase | $ 0 06 | por kilómetro. |
| Segunda clase | 0 04 | „ |
| Tercera clase | 0 03 | „ |

## TARIFAS ESPECIALES.

**Tarifa para carros especiales de pasajeros.**

| | kmtros. | De 6 a. m. á 6 p. m. | De 6 á 12 p. m. | De 12 p. m. á 6 a. m. |
|---|---|---|---|---|
| De Tlalnepantla á San Andrés | 3 | $ 4 00 | $ 4 80 | $ 6 00 |
| ,, ,, á Calacoaya | 6 | 5 80 | 6 96 | 8 70 |
| ,, ,, á Atizapán | 8 | 7 00 | 8 40 | 10 50 |
| ,, ,, á Pedregal | 10 | 8 20 | 9 80 | 12 30 |

**Tarifa para carros especiales de carga.**

Tarifa ordinaria de carro por entero, con un 20 por 100 más.

## RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1892 | 31,080 | $ 2,652 89 | 4,006 | 000 | $ 1,330 13 | $ 3,983 02 |
| 1893 | 30,888 | 3,260 28 | 6,135 | 000 | 1,965 72 | 5,226 00 |
| 1894 | 31,913 | 3,318 14 | 6,221 | 000 | 2,002 79 | 5,320 93 |

NÚMERO 98.

# Ferrocarril del Valle de México.

**Itinerario Jurisdiccional.**

La jurisdicción de los puntos que toca este ferrocarril corresponde á las Prefecturas del Distrito Federal.

La Empresa del Ferrocarril del Valle de México tiene en explotación las líneas siguientes:

| | K. M. |
|---|---|
| Vías urbanas | 7.702 |
| Vías sub-urbanas | 15 192 |

## TARIFAS DE PASAJES.

| ESTACIONES | á | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ocampo. La Merced. Aduana. | | Ciudadela. | | Tacubaya. | | Mixcoac. | | San Angel. | | Tizapán. | |
| | 1ª clase | 2ª clase | 1ª clase | 2ª clase | 1ª clase | 2ª clase | 1ª clase | 2ª clase | 1ª clase | 2ª clase | 1ª clase | 2ª clase |
| | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. | Cents. |
| De Ocampo, la Merced y Aduana | „ | „ | 5 | 3 | 10 | 5 | 15 | 8 | 20 | 11 | 25 | 14 |
| „ Ciudadela | 5 | 3 | „ | „ | 10 | 5 | 15 | 8 | 20 | 11 | 25 | 14 |
| „ Tacubaya | 10 | 5 | 10 | 5 | „ | „ | 5 | 3 | 10 | 6 | 15 | 9 |
| „ Mixcoac | 15 | 8 | 15 | 8 | 5 | 3 | „ | „ | 5 | 3 | 10 | 6 |
| „ San Ángel | 20 | 11 | 20 | 11 | 10 | 6 | 5 | 3 | „ | „ | 5 | 3 |
| „ Tizapán | 25 | 14 | 25 | 14 | 15 | 9 | 10 | 6 | 5 | 3 | „ | „ |

De la Merced y calle de Ocampo á Santiago Tlaltelolco y viceversa, con correspondencia en Ciudadela:

| | |
|---|---|
| Primera clase | $ 0 08 |
| Segunda clase | 0 04 |

## TARIFA PARA CARROS ESPECIALES

### DE PASAJEROS.

De 1ª ó 2ª clase, para sólo 30 personas, tomado por entero en cualquiera de los trenes del horario, desde la Aduana, la Merced, Ocampo ó Ciudadela, por ida ó regreso:

| | |
|---|---|
| A Tacubaya | $ 3 00 |
| A Mixcoac | 4 00 |
| A San Angel | 5 00 |
| A Tizapán | 6 00 |

## TARIFAS DE CARGA.

**Para piedra en bruto, arena, barro, tepetate y adobe.**

NÚMERO 1.

**En plataforma por entero, cargando hasta 8 toneladas de 1,000 kilogramos.**

| ESTACIONES. | Ciudadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Ciudadela | $ 0 00 | $ 1 44 | $ 2 16 | $ 3 12 | $ 3 60 |
| Tacubaya | 1 44 | 0 00 | 0 96 | 1 68 | 2 16 |
| Mixcoac | 2 16 | 0 96 | 0 00 | 0 72 | 1 20 |
| San Angel | 3 12 | 1 68 | 0 72 | 0 00 | 0 48 |
| Tizapán | 3 60 | 2 16 | 1 20 | 0 48 | 0 00 |

**Para piedra labrada, tabique, ladrillo, madera, leña y cal.**

NÚMERO 2.

**Por tonelada en furgón.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 0 36 | $ 0 54 | $ 0 78 | $ 0 90 |
| Tacubaya | 0 36 | 0 00 | 0 24 | 0 42 | 0 54 |
| Mixcoac | 0 54 | 0 24 | 0 00 | 0 18 | 0 30 |
| San Angel | 0 78 | 0 42 | 0 18 | 0 00 | 0 12 |
| Tizapán | 0 90 | 0 54 | 0 30 | 0 12 | 0 00 |

NÚMERO 3.

**Por tonelada en plataforma.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 0 30 | $ 0 45 | $ 0 65 | $ 0 75 |
| Tacubaya | 0 30 | 0 00 | 0 20 | 0 35 | 0 45 |
| Mixcoac | 0 45 | 0 20 | 0 00 | 0 15 | 0 25 |
| San Angel | 0 65 | 0 35 | 0 15 | 0 00 | 0 10 |
| Tizapán | 0 75 | 0 45 | 0 25 | 0 10 | 0 00 |

NÚMERO 4.

**En plataforma ó furgón por entero, cargando hasta 8 y 6 toneladas respectivamente.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 1 92 | $ 2 88 | $ 4 16 | $ 4 80 |
| Tacubaya | 1 92 | 0 00 | 1 28 | 2 24 | 2 88 |
| Mixcoac | 2 88 | 1 28 | 0 00 | 0 96 | 1 60 |
| San Angel | 4 16 | 2 24 | 0 96 | 0 00 | 0 64 |
| Tizapán | 4 80 | 2 88 | 1 60 | 0 64 | 0 00 |

**Para efectos varios no comprendidos en las tarifas anteriores.**

NÚMERO 5.

**Por tonelada en furgón.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 0 42 | $ 0 63 | $ 0 91 | $ 1 05 |
| Tacubaya | 0 42 | 0 00 | 0 28 | 0 49 | 0 63 |
| Mixcoac | 0 63 | 0 28 | 0 00 | 0 21 | 0 35 |
| San Angel | 0 91 | 0 49 | 0 21 | 0 00 | 0 14 |
| Tizapán | 1 05 | 0 63 | 0 35 | 0 14 | 0 00 |

NÚMERO 6.

**Por tonelada en plataforma.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 0 36 | $ 0 54 | $ 0 78 | $ 0 90 |
| Tacubaya | 0 36 | 0 00 | 0 24 | 0 42 | 0 54 |
| Mixcoac | 0 54 | 0 24 | 0 00 | 0 18 | 0 30 |
| San Angel | 0 78 | 0 42 | 0 18 | 0 00 | 0 12 |
| Tizapán | 0 90 | 0 54 | 0 30 | 0 12 | 0 00 |

NÚMERO 7.

**En plataforma ó furgón por entero, cargando hasta 8 y 6 toneladas respectivamente.**

| ESTACIONES. | Cindadela. | Tacubaya. | Mixcoac. | San Angel. | Tizapán. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cindadela | $ 0 00 | $ 2 40 | $ 3 60 | $ 5 20 | $ 6 00 |
| Tacubaya | 2 40 | 0 00 | 1 60 | 2 80 | 3 60 |
| Mixcoac | 3 60 | 1 60 | 0 00 | 1 20 | 2 00 |
| San Angel | 5 20 | 2 80 | 1 20 | 0 00 | 0 80 |
| Tizapán | 6 00 | 3 60 | 2 00 | 0 80 | 0 00 |

# RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1891 | 1.423,652 | $ 99,615 09 | 9,108 | 000 | $ 5,912 38 | $ 105,527 47 |
| 1892 | 1.639,873 | 119,379 76 | 21,154 | 000 | 12,310 35 | 131,690 11 |
| 1893 | 1.637,135 | 110,160 60 | 24,361 | 000 | 21,497 48 | 131,658 08 |
| 1894 | ........ | .......... | ...... | ... | ......... | ......... |

NÚMERO 99.

# Ferrocarril de Veracruz á Boca del Río.

**Itinerario Jurisdiccional.**

La jurisdicción de esta vía férrea corresponde al Cantón de Veracruz, del Estado del mismo nombre; tiene un desarrollo de 11 kilómetros 504 metros. La Empresa respectiva inauguró la explotación de la línea en el mes de Agosto de 1894.

## TARIFAS DE PASAJES.

**De Veracruz á Boca del Río ó viceversa.**

| | |
|---|---|
| Segunda clase | $ 0 24 |
| Tercera clase | 0 18 |

Por cada boleto se concederán libres 15 kilogramos de equipaje.

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por cada mil kilogramos y por cada kilómetro $ 0 06.

NÚMERO 105.

# Ferrocarril Industrial de Puebla.

**Itinerarios Jurisdiccionales.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Puebla | Puebla | Puebla | 0.000 | 0.000 | 7.250 |
| | | Fábrica H. Patriotismo | 5.800 | 5.800 | 1.450 |
| | | Fábricas Independencia y Economía | 0.800 | 6.600 | 0.650 |
| | | Fábrica H. Constancia | 0.650 | 7.250 | 0.000 |
| | **RAMAL A CHOLULA.** | | | | |
| Puebla | Puebla | Kilómetro 4 de la línea principal | 0.000 | 0.000 | 8.500 |
| | Cholula | Molino del Puente | 0.500 | 0.500 | 8.000 |
| | | Fábrica H. Santa Cruz | 1.500 | 2.000 | 6.500 |
| | | Los Arcos | 1.450 | 3.450 | 5.050 |
| | | Fábrica la Providencia | 3.550 | 7.000 | 1.500 |
| | | Cholula | 1.500 | 8.500 | 0.000 |
| | **RAMAL A HUEJOTZINGO.** | | | | |
| Puebla | Cholula | Fábrica la Providencia | 0.000 | 0.000 | 15.500 |
| | | San Cosme | 3.000 | 3.000 | 12.500 |
| | | San Sebastián | 0.800 | 3.800 | 11.700 |
| | | Hacienda Serrano | 5.700 | 9.500 | 6.000 |
| | Huejotzingo | Hacienda Munive | 2.000 | 11.500 | 4.000 |
| | | Huejotzingo | 4.000 | 15.500 | 0.000 |

La Empresa del Ferrocarril Industrial de Puebla tiene en explotación las siguientes líneas:

| | K. M. |
|---|---|
| De Puebla á la Constancia | 7.250 |
| Del 4º kilómetro de ésta á Cholula | 8.500 |
| Del 11º kilómetro del mismo á Huejotzingo | 15.500 |

GOLFO DE MEXICO

VERACRUZ

# SECRETARIA DE COMUNICACIONES OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

# CARTA DEL FERROCARRIL DE VERACRUZ A BOCA DEL RIO.

ESCALA - 1: 46,600

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. DE GARAY y J.

V° B° E. VELASCO.
Gefe de la Sección

BOCA DEL RIO

LIT. DE F. DIAZ DE LEON. SUC^s M^x



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL INDUSTRIAL DE PUEBLA.

ESCALA - 1: 93,800

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de GABAY y J.

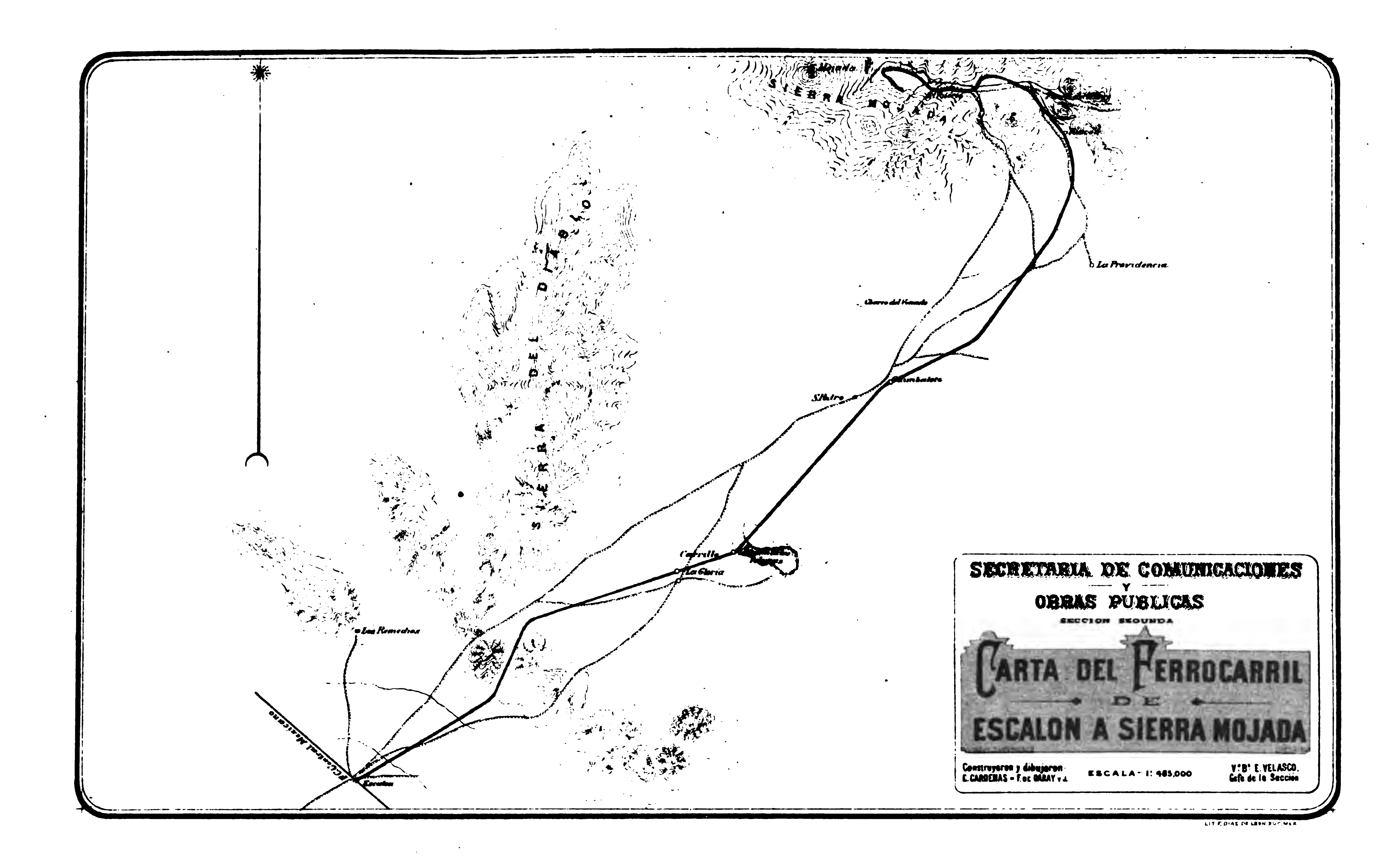
Gefe de la Seccion
V.° B.° E. VELASCO.

HUEJOTZINGO

PUEBLA

LIT. F. DIAZ DE LEON SUC. MEX.




SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA
CARTA DEL FERROCARRIL
DE
ESCALON A SIERRA MOJADA
Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. DE GARAY y J.
ESCALA - 1: 485,000
V°B° E. VELASCO.
Gefe de la Sección
SIERRA DEL DIABLO
SIERRA MOJADA
La Providencia
S. Pedro
La Gloria
Las Remedios
F.C. Central Mexicano
Escalon

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase ........................................ $ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase ........................................ 0 02 „
Tercera clase ........................................ 0 01½ „

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase ........................................ $ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase ........................................ 0 04 „
Tercera clase ........................................ 0 03 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1891 | 151,380 | $ 23,234 66 | ...... | ... | $ 1,398 00 | $ 24,632 66 |
| 1892 | 125,766 | 20,052 34 | ...... | ... | 1,239 00 | 21,291 34 |
| 1893 | 155,112 | 24,082 55 | ...... | ... | 1,380 00 | 25,462 55 |
| 1894 | 190,480 | 31,620 62 | ...... | ... | 3,149 37 | 34,769 99 |

NÚMERO 117.

# Ferrocarril Mexicano del Norte (Minero).

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Chihuahua | Allende | Escalón | 0.000 | 0.000 | 125.000 |
| | | La Gloria | 40.700 | 40.700 | 84.300 |
| | | Carrillo | 6.050 | 46.750 | 78.250 |
| | Jiménez | Guimbalete | 23.050 | 69.800 | 55.200 |
| Coahuila | Monclova | Rincón | 30.625 | 100.425 | 24.575 |
| | | El Puerto | 19.575 | 120.000 | 5.000 |
| | | Sierra Mojada | 5.000 | 125.000 | 0.000 |

**La Compañía del Ferrocarril Minero explota la línea construída entre Escalón y Sierra Mojada, la cual tiene un desarrollo de 125 kilómetros, y otros ramales pequeños que en conjunto suman 5 kilómetros 260 metros.**

## TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase ........................................ $ 0 05 por kilómetro.
Tercera clase ........................................ 0 03 „

**Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos $ 0 12 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Por tonelada de 1,000 kilos.**

Primera clase ........................................ $ 0 10 por kilómetro.
Segunda clase ........................................ 0 07 „
Tercera clase ........................................ 0 05 „

## RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

| AÑOS | PASAJEROS | PRODUCTOS DE PASAJES | CARGA | | PRODUCTOS DIVERSOS | TOTAL PRODUCTOS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toneladas | Kilos | | |
| 1891 | 4,870 | $ 14,802 61 | 94.726 | 000 | $ 740,122 98 | $ 754,925 59 |
| 1892 | 4,369 | 14,802 61 | 177,781 | 825 | 1.337,853 47 | 1.352,656 08 |
| 1893 | 4,088 | 13,087 90 | 176,801 | 913 | 1.334,524 47 | 1.347,612 37 |
| 1894 | ..... | .......... | ....... | ... | ............ | ............ |

### NÚMERO 120.

# Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico.

**Itinerario Jurisdiccional.**

| ESTADOS | DISTRITOS | ESTACIONES | DISTANCIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Parcial | Al extremo inicial | Al extremo final |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| Distrito Federal | Municipio de México | México | 0.000 | 0.000 | 61.134 |
| | | Empalme con el F.C. Central | 1.297 | 1.297 | 59.837 |
| | | Santa Julia | 3.127 | 4.424 | 56.710 |
| | Prefectura de Tacubaya | Morales | 3.459 | 7.883 | 53.251 |
| | | Molino del Rey | 2.870 | 10.753 | 50.381 |
| | | Tacubaya | 1.287 | 12.040 | 49.094 |
| | | Santo Domingo | 0.627 | 12.667 | 48.467 |
| | | Mixcoac | 3.287 | 15.954 | 45.180 |
| | | La Castañeda | 0.352 | 16.306 | 44.828 |
| | | Olivar | 5.398 | 21.704 | 39.430 |
| | Prefectura de Tlalpam | Contreras | 6.356 | 28.060 | 33.074 |
| | | Eslava | 2.521 | 30.581 | 30.553 |
| | | Ajusco | 15.362 | 45.943 | 15.191 |
| | | La Cima | 15.191 | 61.134 | 0.000 |

**La Empresa del Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico, tiene en explotación la línea de esta Capital á la Cima de la Sierra de Ajusco, con una longitud de 61 kilómetros 134 metros.**

## TARIFAS DE PASAJES.

| | | |
|---|---|---|
| **Primera clase** | **$ 0 04** | **por kilómetro.** |
| **Segunda clase** | **0 03** | **„** |
| **Tercera clase** | **0 01½** | **„** |

**Por cada pasaje se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, $0.12 por kilómetro.**

## TARIFAS DE MERCANCÍAS.

**Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.**

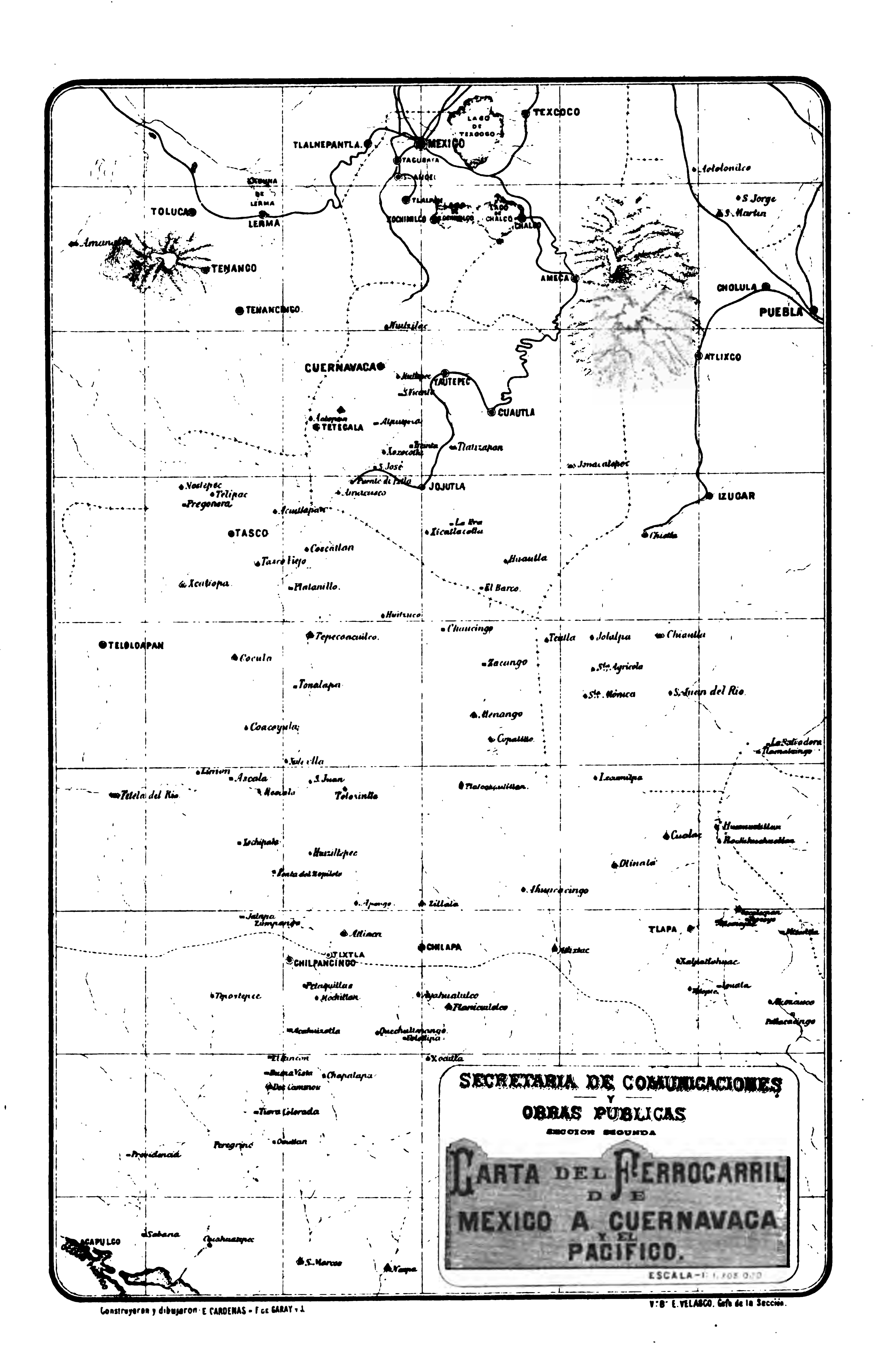
MENOS DE CARRO ENTERO.

**Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 12 | $ 12 00 | $ 12 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 10½ | 10 50 | 22 50 |
| „ 201 á 300 „ | 0 09 | 9 00 | 31 50 |
| „ 301 á 400 „ | 0 07½ | 7 50 | 39 00 |
| „ 401 á 600 „ | 0 06 | 12 00 | 51 00 |

**1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:**

| | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 08 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 07 | 7 00 | 15 00 |
| „ 201 á 400 „ | 0 06 | 12 00 | 27 00 |
| „ 401 á 600 „ | 0 05 | 10 00 | 37 00 |




SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL DE MEXICO A CUERNAVACA Y EL PACIFICO.

ESCALA—1: 1,000,000

Construyeron y dibujaron: E. CARDENAS — F. DE GARAY Y J.

V.º B.º E. VELASCO, Gefe de la Seccion.

| 2ª clase.—Distancia gradual: | Tipo por kmtro. | Precio parcial | Precio total |
|---|---|---|---|
| De 1 á 200 kilómetros | $ 0 06 | $ 12 00 | $ 12 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05 | 5 00 | 17 00 |
| „ 301 á 600 „ | 0 04 | 12 00 | 29 00 |

**3ª clase.—Distancia gradual:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 200 kilómetros | $ 0 04 | $ 8 00 | $ 8 00 |
| „ 201 á 400 „ | 0 03 | 6 00 | 14 00 |
| „ 401 á 600 „ | 0 02 | 4 00 | 18 00 |

CARRO ENTERO.

**Clase especial.—Distancia gradual:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 11 | $ 11 00 | $ 11 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 09½ | 9 50 | 20 50 |
| „ 201 á 300 „ | 0 08 | 8 00 | 28 50 |
| „ 301 á 400 „ | 0 05½ | 5 50 | 34 00 |
| „ 401 á 600 „ | 0 05 | 10 00 | 44 00 |

**1ª clase.—Distancia gradual:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 07 | $ 7 00 | $ 7 00 |
| „ 101 á 200 „ | 0 06 | 6 00 | 13 00 |
| „ 201 á 300 „ | 0 05 | 5 00 | 18 00 |
| „ 301 á 600 „ | 0 04 | 12 00 | 30 00 |

**2ª clase.—Distancia gradual:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 05 | $ 5 00 | $ 5 00 |
| „ 101 á 300 „ | 0 04 | 8 00 | 13 00 |
| „ 301 á 600 „ | 0 03 | 9 00 | 22 00 |

**3ª clase.—Distancia gradual:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| De 1 á 100 kilómetros | $ 0 03 | $ 3 00 | $ 3 00 |
| „ 101 á 500 „ | 0 02 | 8 00 | 11 00 |
| „ 501 á 600 „ | 0 01¾ | 1 75 | 12 75 |

## TARIFAS ESPECIALES.

**Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales.**

| | |
|---|---|
| Distancia de no más de 50 kilómetros | $ 100 00 |
| „ „ 75 „ | 138 00 |
| „ „ 100 „ | 160 00 |
| „ „ 150 „ | 225 00 |
| „ „ 175 „ | 245 00 |
| De 200 kilómetros en adelante, por kilómetro | 1 25 |

**Reglas y Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales y para los coches que con carácter de especiales se agregan á los trenes ordinarios de pasajeros.**

Los precios para trenes especiales, comprenderán una locomotora y un coche de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según se desee; pero no se aplicarán ni á coches dormitorios ni á coches privados, pues éstos están sujetos á arreglo especial.

El precio por cada coche adicional, agregado á un tren especial, será igual al importe de la tercera parte (⅓) de la cuota para una locomotora y un carro, y si en el precio resultare fracción de un peso, esta fracción será considerada como un peso completo.

En todo tren especial que se pida, á las cuotas que fija esta tarifa, el número de pasajeros quedará limitado por cada coche de la manera siguiente:

| | |
|---|---|
| Por cada coche de sillones ó de 1ª clase | 20 personas. |
| „ „ „ de 2ª clase | 25 „ |
| „ „ „ de 3ª clase | 35 „ |

Todas las personas que pasen del número indicado pagarán el precio de pasaje ordinario de la clase que corresponda.

En los trenes especiales cada pasajero tiene derecho á llevar consigo 50 kilos de equipaje libre. El exceso se pagará á precios de tarifa ordinaria para exceso de equipaje.

No se permitirá llevar equipaje en las plataformas de los coches, pero todo el equipaje personal del pasajero podrá ponerse dentro del coche, siempre que éste no sufra deterioro.

**Reglas para los coches Pullman,**
**coches de sillones reclinatorios, privados y de primera, segunda y tercera clase,**
**agregados al tren ordinario de pasajeros.**

Los carros á que se hace referencia, se agregarán á cualquier tren ordinario de pasajeros, entendiéndose que por cada coche se cobrará el importe correspondiente al número de boletos, como sigue:

| | | |
|---|---|---|
| Por Pullman, privado ó carro de sillas .................... | 15 | boletos de primera clase. |
| Por coche de segunda clase................................ | 20 | „ de segunda clase. |
| Por coche de tercera clase................................ | 30 | „ de tercera clase. |

Todas las personas que excedan del número indicado, pagarán los precios ordinarios de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según el coche que ocupen.

Tratándose de coches Pullman ó privados, se pagará, además de los boletos mencionados, lo que marca la tarifa de la Empresa Pullman y el tanto por distancia recorrida por el coche (millaje) por el uso del mismo.

En los coches especiales agregados á los trenes ordinarios de pasajeros, se podrán llevar hasta 15 kilos de equipaje libre por cada boleto, dándoseles un check por cada bulto. Los bultos así registrados se llevarán en el coche de equipajes.

Tanto para los trenes especiales como para los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, se expedirá un solo boleto, forma local núm. 1, especificando en el mismo el número de personas que deban ocupar el tren ó el coche de que se trata.

Lo que antecede es solamente para el conocimiento de los empleados; pero no se expedirán boletos ni se harán arreglos para trenes ó coches especiales, sin haber recibido la autorización correspondiente de esta oficina.



# TERCERA PARTE

FERROCARRILES CLASIFICADOS EN ZONAS,

CUADROS ESTADÍSTICOS

QUE INDICAN SU CONSTRUCCIÓN, PARTE COMERCIAL Y FINANCIERA

DE LAS COMPAÑÍAS, Y ACCIDENTES.

El Territorio de la República se considera dividido en las siguientes zonas ferrocarrileras, que coinciden con las zonas postales, por considerarse los ferrocarriles como el principal medio de comunicación por las vías terrestres en la República.

*1ª zona.* Comprende los Estados de SONORA Y SINALOA y TERRITORIO DE LA BAJA CALIFORNIA.
*2ª* „ „ „ „ DURANGO y CHIHUAHUA.
*3ª* „ „ „ „ COAHUILA, NUEVO LEÓN y TAMAULIPAS.
*4ª* „ „ „ „ JALISCO, COLIMA y el TERRITORIO DE TEPIC.
*5ª* „ „ „ „ S. LUIS POTOSÍ, ZACATECAS y AGUASCALIENTES.
*6ª* „ „ „ „ MICHOACÁN, QUERÉTARO y GUANAJUATO.
*7ª* „ „ el DISTRITO FEDERAL y los Estados de MÉXICO, HIDALGO, MORELOS y GUERRERO.
*8ª* „ „ los Estados de PUEBLA, TLAXCALA y VERACRUZ.
*9ª* „ „ „ „ OAJACA y CHIAPAS.
*10ª* „ „ „ „ YUCATÁN, CAMPECHE y TABASCO.

Núm. 1.

# DISTRIBUCION DE LOS FERROCARRILES EN ZONAS

## HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1894.

| I | II | III | IV | V | VI | VII |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de Zonas | Estados que comprenden | Superficie en kilómetros cuadrados | POBLACIÓN: Número de habitantes de cada Zona | Número de kilómetros de ferrocarril construidos en cada Zona | Número de kilómetros de ferrocarril por cada 10000 habitantes | Núm. de kilómets. de ferrocarriles correspetes. á 10000 ktros. de superficie en cada Zona |
| | | | | K. M. | K. M. | K. M. |
| 1ª | Sonora; Sinaloa; Baja California | 449,775 | 426,021 | 511.229 | 12.000 | 11.366 |
| 2ª | Durango; Chihuahua | 341,437 | 572,773 | 1,210.280 | 21.130 | 35.447 |
| 3ª | Coahuila; Nuevo León; Tamaulipas | 294,600 | 638,923 | 2,191.260 | 34.295 | 74.415 |
| 4ª | Jalisco; Colima; Territorio de Tepic | 107,629 | 1.363,589 | 351.540 | 2.570 | 32.664 |
| 5ª | Zacatecas; Aguascalientes; San Luis Potosí | 140,179 | 705,339 | 1,442.300 | 20.449 | 102.896 |
| 6ª | Guanajuato; Querétaro; Michoacán | 102,700 | 2.016,561 | 1,024.630 | 5.082 | 99.769 |
| 7ª | Guerrero; México; Morelos; Hidalgo; Distrito Federal | 106,208 | 2.207,493 | 1,506.580 | 6.825 | 141.856 |
| 8ª | Veracruz; Puebla; Tlaxcala | 99,722 | 1.620,825 | 1,683.491 | 10.387 | 168.821 |
| 9ª | Oajaca; Chiapas | 151,546 | 1.109,570 | 367.859 | 3.315 | 24.274 |
| 10ª | Tabasco; Campeche; Yucatán | 152,500 | 491,626 | 473.769 | 9.638 | 31.066 |

Superficie total de la República, 1.946,296 kilómetros cuadrados.
Número total de habitantes, 11.642,720.
Número total de kilómetros de ferrocarriles construídos, 10,762ᴷ938.
Corresponde á cada habitante de la República, 0ᴹ924 de ferrocarril.

**Núm. 2.**

# Cuadro descriptivo del desarrollo de las Líneas Férreas

| I | II | III | IV | | | V |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de orden | NOMBRE DEL FERROCARRIL | ZONAS QUE OCUPA | LONGITUD DE LAS LÍNEAS CONSTRUIDAS | | | SECCIONES |
| | | | 1892. | 1893. | 1894. | |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. | |
| 1 | Ferrocarril Mexicano | VII y VIII | 569.250 | 569.250 | 470.750 | México á Veracruz |
| | | | | | | Apizaco á Puebla |
| 2 | Id. Nacional de Tehuantepec. | VIII y IX | 183.880 | 255.000 | 309.617 | Sección Norte y Sección Sur |
| 3 | Id. del Distrito Federal | VII | | | | Líneas urbanas incluyº vías interiores y dobles vías |
| | | | 191.469 | 191.469 | 190.971 | Líneas foráneas |
| | | | | | | Id. íd. (México á Tlalpam) |
| | | | | | | Id. urbanas (vía angosta) |
| | | | | | | Vías urbanas en la ciudad |
| | | | | | | Isla de Venegas á Sta. Anita |
| | | | 20.058 | 20.058 | 20.508 | Santa Anita á Ixtacalco |
| | | | | | | Ixtacalco á Ixtapalapa |
| | | | | | | Vías de servicio |
| 6 | Id. de Sonora | I | 422.802 | 422.802 | 422.802 | Guaymas á Nogales |
| 9 | Id. Interoceánico de Acapulco á Veracruz | VII y VIII | 768.177 | 768.177 | 788.177 | México á los Reyes |
| | | | | | | Los Reyes á Morelos |
| | | | | | | Morelos á Jojutla |
| | | | | | | Jojutla á Amacusac (Puente de Ixtla) |
| | | | | | | Los Reyes á Jalapa |
| | | | | | | Virreyes á Libres |
| | | | | | | San Lorenzo á San Nicolás |
| | | | | | | San Lázaro á la Aduana |
| | | | | | | Jalapa á Veracruz |
| | | | | | | Jalapa á Coatepec |
| 10 | Id. Nacional Mexicano | III, V, VI y VII | 1,704.240 | 1,704.240 | 1,704.240 | México á Laredo |
| | | | | | | Acámbaro á Pátzcuaro |
| | | | | | | Matamoros á San Miguel |
| | | | | | | México al Salto |
| | | | | | | Circunvalación |
| | | | | | | Tranvías de la Colonia |
| | | | | | | Naucalpan á las Canteras |
| | | | | | | Prolongación del Salto |
| | Id. de la Compañía Constructora Nacional Mexicana | IV y V | 142.000 | 142.000 | 142.000 | Manzanillo á Colima |
| | | | | | | Zacatecas á Ojo-caliente |
| 14 | Id. de Veracruz á Alvarado | VIII | 70.410 | 70.410 | 70.410 | Veracruz á Medellín |
| | | | | | | Medellín á Alvarado |
| 15 | Id. de Puebla á Izúcar de Matamoros | VIII | 84.812 | 84.812 | 84.812 | Los Arcos á Cholula |
| | | | | | | Cholula á Atlixco |
| | | | | | | Atlixco á Matamoros |
| 17 | Id. Central Mexicano | II, III, IV, V, VI y VII | 2,982.450 | 2,982.450 | 2,982.450 | México á Paso del Norte |
| | | | | | | Silao á Guanajuato |
| | | | | | | Irapuato á Guadalajara |
| | | | | | | Chicalote á Tampico |
| | | | | | | San Blas hacia Guadalajara |
| 18 | Id. de Hidalgo | VII y VIII | 156.011 | 168.011 | 156.800 | Tizayuca á San Agustín |
| | | | | | | Tizayuca á Zumpango |
| | | | | | | San Agustín á Irolo |
| | | | | | | San Agustín á Tepa |
| | | | | | | Tepa á Pachuca |
| | | | | | | Tepa á Tulancingo |
| 23 | Id. de Mérida á Progreso | X | 36.456 | 36.456 | 36.456 | Mérida á Progreso |
| 26 | Id. de Tehuacán á Esperanza. | VIII | 50.000 | 50.000 | 50.000 | Esperanza á Tehuacán |
| 28 | Id. de Mérida á Peto | X | 104.000 | 108.000 | 108.000 | Mérida á Tekax |
| 31 | Id. de Sinaloa y Durango | I | 61.927 | 61.927 | 61.927 | Culiacán á Altata |
| 33 | Id. de Mérida á Campeche por Calkiní | X | 126.152 | 135.527 | 135.527 | Mérida á Maxcanú |
| | | | | | | Hecelchacán á Campeche |
| | | | | | | Ramal de Uman á Hunucmá |
| 34 | Id. de Campeche á Lerma | X | 6.000 | 6.000 | 6.000 | Campehce á Lerma |
| 36 | Id. de Mérida á Valladolid | X | 101.688 | 108.688 | 108.688 | Mérida á Valladolid |
| | | | | | | Progreso á Conkal |
| 38 | Id. de Tlalmanalco | VII | 26.650 | 26.650 | 26.650 | Tlalmanalco á Chalco y á Amecameca |
| 40 | Id. Internacional Mexicano | II, III, IV, V, VI, VII y VIII | 922.090 | 922.090 | 922.090 | Ciudad P. Díaz á Torreón y Durango |
| | | | | | | Sabinas á Hondo |
| | | | | | | Hornos á San Pedro |
| | | | | | | Ramal de Velardeña |
| 43 | Id. de Nautla á San Marcos | VIII | 76.000 | 76.000 | 76.000 | San Marcos hacia Nautla |
| | | | | | | Ramal á Libres |
| 49 | Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal | X | 5.750 | 5.750 | 5.750 | S. Juan Bautista á Tamulté |
| 50 | Id. de Chalchicomula | VIII | 10.853 | 10.853 | 10.853 | San Andrés Chalchicomula |
| 51 | Id. de Orizaba al Ingenio | VIII | 7.550 | 7.550 | 7.550 | Orizaba al Ingenio |
| 63 | Id. de Sta. Ana á Tlaxcala | VIII | 8.500 | 8.500 | 8.500 | Santa Ana á Tlaxcala |
| 67 | Id. de Cárdenas al río Grijalva | X | 7.500 | 7.500 | 7.500 | Cárdenas al río Grijalva |
| 69 | Id. de Toluca á San Juan de las Huertas | VII | 15.721 | 15.721 | 15.721 | Toluca á S. J. de las Huertas |
| | A la vuelta | | 8.810,896 | 8.914.891 | 8.878,799 | |

## en la República Mexicana hasta 31 de Diciembre de 1894.

| VI | VII | VIII | IX | X | | | XI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de kilómetros construidos en cada sección | Número de kilómetros en explotación | TRAMOS EN EXPLOTACIÓN | Anchura de la vía | MATERIAL RODANTE Loco-motoras. | Wagones de pasajeros | Furgones de carga | OBSERVACIONES. |
| K. M. | K. M. | | M. | | | | |
| 423.750 | 423.750 | México á Veracruz | 1.435 | 75 | 86 | 788 | El tramo de Tejería á Jalapa fué levantado con autorización de la Secretaría. |
| 47.000 | 47.000 | Apizaco á Puebla | | | | | |
| 309.617 | 309.617 | Coatzacoalcos á Salina Cruz | 1.435 | 16 | 13 | 222 | |
| 64.287 | 64.287 | En explotación las líneas ur- | | | | | |
| 92.024 | 92.024 | | | | | | |
| 14.396 | 14.396 | banas y foráneas | 1.435 | | | | |
| 20.264 | 20.264 | | | | | | |
| 7.226 | 7.226 | Vías urbanas de la ciudad | 0.914 | 5 | 846 | 116 | El tramo de los Morales fué levantado con autorización de la Secretaría. |
| 2.422 | 2.422 | Isla de Venegas á Santa Anita | 0.914 | | | | |
| 1.280 | 1.280 | Santa Anita á Ixtacalco | 0.914 | | | | |
| 6.700 | 6.700 | Ixtacalco á Ixtapalapa | 0.914 | | | | |
| 2.430 | 2.430 | | | | | | |
| 422.302 | 422.302 | Guaymas á Nogales | 1.435 | 17 | 13 | 278 | |
| 17.495 | 17.495 | México á los Reyes | | | | | |
| 118.505 | 118.505 | Los Reyes á Morelos | | | | | |
| 59.500 | 59.500 | Morelos á Jojutla | | | | | |
| 20.000 | 20.000 | Jojutla á Amacusac (Puente de Ixtla) | 0.914 | 64 | 73 | 953 | |
| 397.280 | 397.280 | Los Reyes á Jalapa | | | | | |
| 11.000 | 11.000 | Virreyes á Libres | | | | | |
| 24.000 | 22.276 | San Lorenzo á San Nicolás | | | | | |
| 4.570 | 4.570 | San Lázaro á la Aduana | | | | | |
| 131.827 | 131.827 | Jalapa á Veracruz | | | | | |
| 4.000 | | | | | | | |
| 1,851.050 | 1,851.050 | México á Laredo | | | | | |
| 153.400 | 153.400 | Acámbaro á Pátzcuaro | | | | | |
| 120.000 | 120.000 | Matamoros á San Miguel | 0.914 | 114 | 115 | 2,424 | |
| 62.700 | 62.700 | México al Salto | | | | | |
| 5.100 | 5.100 | Circunvalación de la ciudad | | | | | |
| 3.540 | 3.540 | Balvanera á la Colonia | | | | | |
| 4.450 | | | | | | | |
| 4.000 | 4.000 | | | | | | |
| 94.500 | 94.500 | Manzanillo á Colima | 0.914 | 5 | 6 | 77 | |
| 47.500 | 47.500 | Zacatecas á Ojo-caliente | 0.914 | 3 | 5 | 21 | |
| 15.410 | 15.410 | Veracruz á Medellín | 1.435 | 5 | 9 | 36 | |
| 55.000 | 55.000 | Medellín á Alvarado | | | | | |
| 5.000 | 12.919 | Puebla á Cholula | | | | | |
| 32.850 | 32.850 | Cholula á Atlixco | 0.914 | .... | .... | .... | El material rodante que hace el servicio de esta línea es el del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz. |
| 38.543 | 38.543 | Atlixco á Matamoros | | | | | |
| 1,970.300 | 1,970.300 | México á Paso del Norte | | | | | |
| 23.370 | 23.370 | Silao á Guanajuato | 1.435 | 151 | 110 | 2,700 | |
| 258.580 | 258.580 | Irapuato á Guadalajara | | | | | |
| 653.500 | 653.500 | Chicalote á Tampico | | | | | |
| 26.700 | | | | | | | |
| 26.900 | 26.900 | Tizayuca á San Agustín | | | | | |
| 14.500 | 14.500 | Tizayuca á Zumpango | | | | | |
| 28.300 | 28.300 | San Agustín á Irolo | 0.914 | 16 | 20 | 166 | El tramo de Teoloyucan y Zumpango, se levantó con autorización de la Secretaría. |
| 6.000 | 6.000 | San Agustín á Tepa | | | | | |
| 26.000 | 26.000 | Tepa á Pachuca | | | | | |
| 55.100 | 55.100 | Tepa á Tulancingo | | | | | |
| 36.456 | 36.456 | Mérida á Progreso | 1.435 | 5 | 15 | 66 | |
| 50.000 | 50.000 | Esperanza á Tehuacán | 1.435 | 0 | 8 | 26 | |
| 108.000 | 108.000 | Mérida á Tekax | 0.914 | 8 | 13 | 74 | |
| 61.927 | 61.927 | Culiacán á Altata | 1.435 | 2 | 2 | 22 | |
| 59.152 | 59.152 | Mérida á Maxcanú | | | | | |
| 56.000 | 56.000 | Hecelchacán á Campeche | 1.435 | 7 | 10 | 29 | |
| 20.375 | 20.375 | Ramal de Uman á Hunucmá | | | | | |
| 6.000 | 6.000 | Campeche á Lerma | 0.914 | | | | |
| 78.000 | 78.000 | Mérida á Valladolid | 0.914 | 6 | 10 | 74 | |
| 30.688 | 30.688 | Progreso á Conkal | | | | | |
| 26.650 | 26.650 | Chalco á Amecameca | 0.914 | 0 | 8 | 17 | |
| 869.510 | 869.510 | Ciudad Porfirio Díaz á Torreón y Durango | | | | | |
| 19.810 | 19.810 | Sabinas á Hondo | 1.435 | 46 | 18 | 1,469 | |
| 23.400 | 23.400 | Hornos á San Pedro | | | | | |
| 9.370 | 9.370 | Ramal de Velardeña | | | | | |
| 65.500 | 65.500 | San Marcos á Huitzizilapan | 0.914 | 5 | 4 | 36 | |
| 10.500 | 10.500 | La Concepción á Libres | | | | | |
| 5.750 | 5.750 | S. Juan Bta. al P. del Carrizal | 0.914 | 0 | 5 | 3 | |
| 10.353 | 10.353 | S. Andrés á la estación de ídem | 1.435 | 0 | 6 | 10 | |
| 7.550 | 7.550 | La Borda á San Lorenzo | 1.435 | 0 | 13 | 4 | |
| 8.500 | 8.500 | Santa Ana á Tlaxcala | 1.435 | | | | |
| 7.500 | 7.500 | Cárdenas al río Grijalva | 0.914 | | 4 | 6 | |
| 15.721 | 15.721 | Toluca á S. J. de las Huertas | 0.914 | 2 | 13 | 35 | |
| ........ | 8,841,925 | ........ | ...... | 552 | 925 | 9,652 | |

| I | II | III | IV | | | V |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de orden | NOMBRE DEL FERROCARRIL | ZONAS QUE OCUPA | LONGITUD DE LAS LINEAS CONSTRUIDAS 1892. | 1893. | 1894. | SECCIONES |
| | | | K. M. | K. M. | K. M. | |
| | De la vuelta.......... | ............ | 8.810,396 | 8.914,391 | 8.878,799 | ................................ |
| 71 | Ferrocarril de Vanegas, Cedral, Matehuala y Río Verde | V | 65.000 | 65.000 | 65.000 | { Vanegas al Cedral............ / Ramal del Potrero............ |
| 78 | Id. de Mérida á Izamal...... | X | 65.848 | 65.848 | 65.848 | Mérida á Izamal............ |
| 81 | Id. de Chihuahua é Hidalgo á la Sierra Madre............ | II | 11.000 | 11.000 | 11.000 | { Chihuahua á la Sierra Madre.. / Jiménez á Balleza............ |
| 82 | Id. Mexicano del Sur........ | VIII y IX | 367.000 | 367.000 | 367.000 | Puebla á Oaxaca.............. |
| 84 | Id. de Tonalá á Tuxtla y Frontera........................ | IX | 50.000 | 50.000 | 50.000 | Tonalá al Kilómetro 50........ |
| 86 | Id. de Baja California....... | I y II | 27.000 | 27.000 | 27.000 | San Quintín hacia el Río Colorado........................ |
| 88 | Id. de Monterrey al Golfo Mexicano.................... | III | 624.640 | 624.640 | 624.640 | { Monterrey á Treviño......... / Monterrey á Tampico......... |
| 89 | Id. de Tecolutla al Espinal.. | VIII | 9.000 | 16.000 | 21.000 | Tecolutla hacia el Espinal.... |
| 92 | Id. de Córdoba á Tuxtepec.. | VIII | 51.000 | 51.000 | 51.000 | Córdoba á Motzorongo......... |
| 93 | Id. de Pachuca á Tampico... | III, VII, VIII | 10.000 | 10.000 | 10.000 | Tramo aislado.............. |
| 94 | Id. de Marav.º á Cuernavaca. | VI y VII | 50.000 | 50.000 | 54.720 | Marav.º á Angang.º y Trojes.. |
| 95 | Id. del Nordeste de México.. | VII | 50.090 | 50.090 | 50.090 | México á Tizayuca............ |
| 96 | Id. de Salamanca al Jaral... | VI | 35.000 | 35.000 | 35.000 | Salamanca al Jaral por el Valle de Santiago............. |
| 97 | Id. de Monte Alto............ | VII | 10.000 | 10.000 | 10.000 | Tlalnepantla al Pedregal..... |
| 98 | Id. del Valle de México...... | VII | 22.000 | 22.000 | 22.000 | Líneas urbanas y foráneas inclusive las de servicio...... |
| 99 | Id. de Veracruz á Boca del Río | VII | 9.000 | 11.000 | 11.504 | Veracruz á Boca del Río...... |
| 101 | Id. de Ometusco á Pachuca.. | VII | 45.710 | 45.710 | 45.710 | Ometusco á Pachuca.......... |
| 103 | Id. de Izúcar de Matamoros á Acapulco................. | VII y VIII | 20.000 | 20.000 | 40.000 | Matamoros hacia Acapulco... |
| 105 | Id. Industrial de Puebla..... | VIII | 15.000 | 15.000 | 30.000 | Puebla á la Constancia, Cholula y Huejotzingo.......... |
| 114 | Id. de Tula á Pachuca....... | V y VII | ........ | ........ | 70.000 | Tula á Pachuca.............. |
| 117 | Id. Mex.º del Norte (Minero). | II y III | 125.000 | 130.260 | 130.260 | Escalón á Sierra Mojada y ramales........................ |
| 120 | Id. México, Cuernavaca y el Pacífico.................. | VII, VIII, IX | ........ | 28.000 | 61.000 | México á Fierro del Toro..... |
| 123 | Id. de Mixcalco á Santa Cruz. | VII | 4.450 | 4.450 | 4.450 | Mixcalco á Santa Cruz........ |
| 140 | Id. de Celaya á las Haciendas de Roque y Plancarte...... | VI | ........ | 6.454 | 14.600 | Celaya á la Hacienda de Roque y Plancarte.............. |
| Permiso. | Id. de la Hacienda Zavaleta á la Fábrica de San Rafael... | VII | ........ | 4.000 | 4.000 | Estación Zavaleta á la Fábrica de San Rafael........... |
| Permiso. | Id. de la Compañía á la Hacienda de Zoquiapan...... | VII | ........ | 8.317 | 8.817 | Comp.ª á la Hda. Zoquiapan.. |
| | Total................ | ............ | 10.477,184 | 10.642,160 | 10.762,938 | ................................ |

**Nota.**—La mayor parte del material rodante de las Empresas está dotado de frenos automáticos Westinghouse su telégrafo para el servicio de explotación.

| VI | VII | VIII | IX | X | | | XI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de kilómetros construídos en cada sección | Número de kilómetros en explotación | TRAMOS EN EXPLOTACIÓN | Anchura de la vía | MATERIAL RODANTE | | | OBSERVACIONES |
| | | | | Locomotoras | Wagones de pasajeros | Furgones de carga | |
| K. M. | K. M. | | M. | | | | |
| ........ | 8.841.925 | ........................ | ...... | 552 | 925 | 9,652 | |
| 47.000 | 47.000 | Vanegas al Cedral............ | } 0.914 | 6 | 4 | 66 | |
| 18.000 | 18.000 | Ramal de Potrero............ | | | | | |
| 65.848 | 65.848 | Mérida á Izamal............. | 1.435 | 4 | 10 | 48 | |
| 6.000 | ....... | ........................ | } 1.435 | | | | |
| 5.000 | ....... | ........................ | | | | | |
| 367.000 | 367.000 | Puebla á Oaxaca............. | 0.914 | 17 | 24 | 298 | |
| 50.000 | ....... | ........................ | 1.435 | 4 | 1 | 85 | |
| 27.000 | ....... | ........................ | 1.435 | | | | |
| 106.000 | 106.000 | Monterrey á Treviño.......... | } 1.435 | 27 | 18 | 594 | |
| 518.640 | 518.640 | Monterrey á Tampico......... | | | | | |
| 21.000 | ....... | ........................ | 0.914 | 2 | 3 | 9 | |
| 51.000 | 51.000 | Córdoba á Motzorongo........ | 1.435 | 4 | 6 | 34 | |
| 10.000 | ....... | ........................ | 1.435 | | | | |
| 54.720 | 50.000 | Maravatío á Angangueo....... | 0.914 | 3 | 1 | 14 | |
| 50.090 | 50.090 | México á Tizayuca........... | 0.914 | .... | .... | .... | El servicio de la línea se hace con el material rodante del Ferrocarril de Hidalgo. |
| 35.000 | 35.000 | Salamanca al Jaral por el Valle. | 0.914 | 0 | 5 | 7 | |
| 10.000 | 10.000 | Tlalnepantla al Pedregal...... | 0.914 | .... | 1 | .... | El servicio de carga se hace con el material rodante del Camino de Fierro Nacional. |
| 22.000 | 22.000 | Líneas urbanas y foráneas inclusive las de servicio....... | 0.914 | 5 | 31 | 45 | |
| 11.504 | 11.504 | Veracruz á Boca del Río...... | 0.914 | | | | |
| 45.710 | 45.710 | Ometusco á Pachuca.......... | 1.435 | .... | .... | .... | Como línea perteneciente á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, se hace el servicio con el mismo material rodante. |
| 40.000 | 18.000 | Matamoros á Chietla.......... | 0.914 | .... | .... | .... | El material rodante para el servicio de Matamoros á Chietla, es el del Interoceánico de Acapulco á Veracruz. |
| 30.000 | 30.000 | Puebla á la Constancia, Cholula y Huejotzingo............ | 1.435 | | | | |
| 70.000 | 70.000 | Tula á Pachuca............... | 1.435 | .... | .... | .... | El material rodante para el servicio de la línea, es el del Ferrocarril Central. |
| 130.260 | 130.260 | Escalón á Sierra Mojada y ramales....................... | 1.435 | 5 | 2 | 399 | |
| 61.000 | 61.000 | México á Fierro del Toro...... | 1.435 | 3 | 4 | 100 | |
| 4.450 | 4.450 | Mixcalco á Santa Cruz......... | 0.914 | | | | |
| 14.600 | 14.600 | Celaya á la Hacienda de Roque y Plancarte................ | 0.600 | | 4 | 22 | |
| 4.000 | 4.000 | Zavaleta á la Fábrica de San Rafael..................... | 0.914 | | | | |
| 8.317 | 8.317 | Compª á la Hda. Zoquiapan... | 0.914 | | 3 | 8 | |
| ........ | 10.580,844 | ........................ | ...... | 682 | 1,032 | 11,831 | |

y el uso de enganches automáticos también se está extendiendo rápidamente. Casi todas las líneas férreas tienen

Núm. 3.

## *ESTADO que manifiesta las concesiones vigentes de ferrocarriles en 31 de*
## *para el establecimiento de las líneas,*

| Número de orden | NOMBRE DEL FERROCARRIL O COMPAÑÍA | ZONAS QUE OCUPA | TRAYECTO PROBABLE DE LA LÍNEA POR CONSTRUIR |
|---|---|---|---|
| 35 | Mexicano del Pacífico....... | VI y VII | Partiendo de México y pasando por Cuernavaca y Puente de Ixtla, á terminar en un puerto del Pacífico, entre los de Manzanillo y Acapulco.............. |
| 39 | Para buques.................. | VIII y IX | Ferrocarril á través del Istmo de Tehuantepec para trasportar buques.............. |
| 41 | Topolobampo................. | I y II | De San Blas á un punto del Ferrocarril de Sonora; de la Junta á Urique y Batopilas, y de Bocoyna á Guerrero ........ |
| 85 | Marqués á Zimapán......... | VII | Marqués á Zimapán por el Astillero.............. |
| 90 | Jiménez á Lampazos por Sierra Mojada ............. | II y III | De la ciudad de Lampazos, tocando la estación de Hermanas, las Villas de Cuatro Ciénegas y Sierra Mojada á la Estación de Jiménez y ramales.............. |
| 109 | Treviño al Pacífico.......... | I, II y III | De Treviño á Sierra Mojada, un punto del Ferrocarril Central y otro del de Topolobampo. De un punto del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, á otro del Río Bravo; y de un punto del mismo Ferrocarril á los minerales de San Carlos, San Nicolás; y á la Laguna Madre y Soto la Marina ...... |
| 110 | Guadalajara á Chamela...... | IV y V | De Guadalajara, por una parte, al puerto de Chamela; y por otra, á la ciudad de San Luis Potosí.............. |
| 122 | Ermita á Teapa.............. | X | De la Ermita á Teapa y de Cunduacán á Paraíso, pudiendo prolongarse hasta la Costa, para que termine en la Barra de Dos Bocas ó en la de Chiltepec.............. |
| 125 | Ramales de ferrocarriles en Michoacán............. | VI | De un punto del Ferrocarril Nacional Mexicano entre Morelia y Pátzcuaro, uniendo los distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruapan, Ario y Apatzingán.............. |
| 128 | Carbonífero de Oaxaca...... | VIII y IX | De Puebla á un punto conveniente del Río Verde, pasando por Huajuapan ó un punto del distrito de este nombre, y ramales á los yacimientos de carbón y criaderos de fierro.. |
| 130 | México á Coyoacán.......... | VII | De la garita de Ocampo de esta capital á San Francisco Cuautla, en Coyoacán.............. |
| 134 | Metropolitano de Cintura.... | VII | Línea circunvalando la ciudad.............. |
| 135 | Toluca á Tenango........... | VII | Entre Toluca y Tenango, y ramales á Tianguistengo y Calimaya.............. |
| 137 | Regional de Jalisco.......... | IV | Guadalajara, por Tequila, Teuchitlán, Ahualulco, Ameca, Cocula y Santa Ana Acatlán á Guadalajara.............. |
| 138 | Esperanza á Xuchil.......... | VIII | De la Estación de Esperanza del Ferrocarril Mexicano al Xuchil, Estado de Veracruz.............. |
| 139 | Guanajtº á Dolores Hidalgo. | VI | De Guanajuato á Dolores Hidalgo, prolongándolo á San Luis de la Paz.............. |
| 141 | Gómez Farías al Internacional.............. | III y V | De la Estación de Gómez Farías del Ferrocarril Nacional Mexicano, en Coahuila, por Concepción del Oro, cerca de Bonanza, en Zacatecas y San Pedro Ocampo, terminando en un punto del Ferrocarril Internacional Mexicano, en Coahuila.............. |
| 142 | Villa Lerdo á San Pedro de las Colonias.............. | II y III | De Villa Lerdo, en Durango, hasta San Pedro de la Colonia, en Coahuila, prolongándolo hasta la Estación de San Carlos ó la del Torreón, en el Ferrocarril Internacional Mexicano.............. |
| 144 | Coatepec á Teocelo.......... | VIII | De Jalapa, pasando por Pacho Viejo, Coatepec y Xico, y terminando en Teocelo, del Estado de Veracruz, ligándose en Pacho Viejo con el Ferrocarril Interoceánico.............. |
| 145 | Jalapa á Teocelo............. | VIII | De Coatepec á Cosautlán, pasando por Xico y Teocelo, del Estado de Veracruz, y ramal que desde un punto conveniente ligue la Estación de Pacho Viejo en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz con dicha línea.... |
| 146 | México a las Cruces......... | VII | De esta capital por Chapultepec, Tacubaya, Panteón de Dolores, Molino de Valdés, Molino de Belém y Santa Fe, terminando en las Cruces, en el punto que sirve de límite al Distrito Federal, y ramales al Desierto, y puntos inmediatos á la línea troncal.............. |
| 148 | Hidalgo á Huauchinango.... | VII y VIII | De un punto del Ferrocarril de Hidalgo á Huauchinango ú otro punto del mismo distrito.............. |
| 149 | Cazadero á Solís............. | VII | De la Estación del Cazadero en el Ferrocarril Central Mexicano, y pasando por Aculco, Ñadó, Jazmín, Totó, Buena Vista, San Juanico, Acambay y Temascaltzingo, se conecte con el Ferrocarril Nacional Mexicano, entre las Estaciones de Solís y Tepetongo.............. |
| 150 | Pachuca á San Miguel Regla. | VII | De Pachuca por Real del Monte á San Miguel Regla, y ramales á uno y otro lado de la vía principal........ |
| 151 | San Luis de la Paz á San Miguel Allende.............. | VI | De San Luis de la Paz á San Miguel Allende, pasando por Mineral de Pozos, San José Iturbide, y ligándose en San Miguel Allende con el Ferrocarril Nacional Mexicano..... |
| 152 | La Paz al Mineral del Triunfo. | I | De la Paz al Mineral del Triunfo, pudiendo prolongarlo hasta la población de Todos Santos ó Pescadero del Pacífico.. |
| 153 | Aguascalientes á Tepezalá... | V | De un punto del Ferrocarril Central, en Aguascalientes, á las Minas de Tepezalá, pudiendo extenderlo al Mineral de Asientos ú otro del mismo Estado.............. |
| 154 | Tijuana á Yuma y Ensenada de Todos Santos........... | I | De Tijuana, en la Frontera del Norte, á un punto de la misma, cerca de Yuma, por una parte; y por otra, del mismo punto de Tijuana á la Ensenada de Todos Santos......... |
| 155 | San Juan de las Huertas al Pacífico.............. | VI y VII | De San Juan de las Huertas, Estado de México, por Texcaltitlán é Ixtapan, del mismo Estado, siga por Coyuca y la Unión, del de Guerrero, hasta un punto del Océano Pacífico, y ramal á Pungarabato, en Michoacán.............. |

*Diciembre de 1894, con expresión de las Empresas que han ejecutado trabajos sin haber entregado aún ningún tramo.*

| ANCHURA DE VÍA | TRACCIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| 0.914 | Vapor | Terracerías que se abandonaron, y reconocimiento desde México á Río Grande. Este ferrocarril primitivamente y antes del traspaso se llamó de la Mesa Central. |
| Excepcional | ,, | Previos los estudios de la localización de la línea, se inauguraron las obras de construcción, las que han quedado en suspenso. |
| 1.435 | ,, | Reconocimiento de 400 kilómetros y trazo de 25. |
| 0.750 | ,, | Después de haberse aprobado el trazo, la Empresa construyó 23 kilómetros 206 metros de vía, que después levantó sin autorización de la Secretaría, siendo consignado el asunto al Juez 1º de Distrito de esta capital, en 7 de Mayo de 1894. |
| 1.435 | ,, | Reconocimiento de 400 kilómetros y traso de 25. |
| 1.435 | ,, | Se hicieron los reconocimientos y trazo de 150 kilómetros. |
| 1.435 | ,, | |
| 0.914 | No determinado | Trazo de 9 kilómetros. |
| 1.435 | Vapor | Trazo de 24 kilómetros, habiendo comenzado los trabajos de construcción. |
| 1.435 | ,, | Reconocimiento de toda la línea. |
| 0.914 | Sangre | Trazo de toda la línea. |
| 0.914 | Vapor | Trazo de 27 kilómetros. |
| 0.914 | No determinado | Trazo aprobado de toda la línea, 24 kilómetros. |
| 1.435 ó 0.914 | Vapor | Trazo de 25 kilómetros. |
| 1.435 | ,, | Trazo de toda la línea, 22 kilómetros 600 metros. |
| 1.435 ó 0.914 | No determinado | Trazo de 10 kilómetros. |
| Condicional | Vapor | Reconocimiento de 25 kilómetros. |
| 0.600 ó 1.435 | ,, | Trazo de 10 kilómetros y reconocimiento de toda la línea. |
| 1.435 | No determinado | |
| 0.914 | ,, | Trazo de Pacho Viejo á Coatepec.—Construída con anterioridad la línea de Jalapa á Coatepec. |
| 0.600 | Vapor | Trazo de 7 kilómetros, de Tacubaya á Santa Fe. |
| 0.600 | Vap. ó electricidad | Comenzaron los reconocimientos. |
| 1.435 | Vapor | Traso de 30 kilómetros. |
| 0.914 ó 0.600 | No determinado | Reconocimiento de la línea. |
| 1.435 ó 0.914 | ,, | Comenzaron los reconocimientos. |
| 1.435 ó 0.914 | ,, | |
| 1.435 ó 0.914 | ,, | |
| 1.435 ó 0.914 | Vap. ó electricidad | |
| 1.435 ó 0.914 | Vapor | |

c

| Número de orden | NOMBRE DEL FERROCARRIL O COMPAÑÍA | ZONAS QUE OCUPA | TRAYECTO PROBABLE DE LA LÍNEA POR CONSTRUIR |
|---|---|---|---|
| 156 | Córdoba á San Juan de la Punta | VIII | De la Garita de Arriba, en Córdoba, á San Lorenzo Cerralvo, terminando en San Juan de la Punta |
| 157 | Cárdenas á Dos Bocas | X | De San Antonio Cárdenas á Dos Bocas y ramales á Huimanguillo, Cunduacán, Paraíso, Comalcalco y haciendas principales |
| 158 | Tultenango á Angangueo | VI y VII | De la Estación de Tultenango, del Ferrocarril Nacional Mexicano, á la de Angangueo del de Michoacán y Pacífico, y ramal que partiendo de la vía principal, llegue al Mineral del Oro |
| 159 | Oaxaca á Miahuatlán | IX | De Oaxaca á Miahuatlán y cuatro ramales |
| 160 | Mineral de Pozos al Rincón | VI | Mineral de Pozos por San Luis de la Paz al Rincón |
| 161 | Casa Blanca á Boca Nueva | X | De Casa Blanca, en Tabasco, á Boca Nueva de la finca de la Colmena, en el mismo Estado |
| 162 | Hidalgo del Parral á Jiménez | II | Jiménez á Hidalgo del Parral y ramales |
| 163 | De Tehuantepec á San Juan | VIII | Del kilómetro 62 del Ferrocarril de Tehuantepec á San Juan, con facultad de llegar á Acayucan |
| 164 | Esperanza á Perote | VIII | De Esperanza, por San Andrés Chalchicomula, etc., á Perote |
| 165 | San Marcos á Huajuapan | VIII y IX | De San Marcos, en Puebla, por la Estación de Rosendo Márquez, del Ferrocarril Mexicano del Sur, continúe por los pueblos de Tepeji de la Seda y Acatlán, terminando en Huajuapan de León, en Oaxaca |

| ANCHURA DE VÍA | TRACCIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| 1.435 ó 0.914 | Vapor | |
| 0.914 ó 0.600 | No determinado | |
| 0.914 | " | |
| 0.600 | " | |
| 1.435 ó 0.914 | Vapor | |
| 0.750 ó 0.600 | Sangre | |
| 1.435 | Vapor | |
| 1.435 | " | |
| 1.435 | " | |
| 1.435 ó 0 914 | " | |

Núm. 4.

# Cuadro comercial de las Empresas Ferro-

| I | II | III | IV | V | VI | VII |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NÚMEROS | NOMBRE DEL FERROCARRIL | Número de pasajeros trasportados | Trayecto medio por pasajero | Número de toneladas trasportadas | Trayecto medio por tonelada | PRODUCTOS<br>Productos de pasajes |
| | | | K. | T. K. | K. | |
| 1 | Ferrocarril Mexicano | 596,321½ | 63.28 | 537,720.647 | 138.43 | $ 751,509 87 |
| 2 | Id. Nacional de Tehuantepec | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 3 | Ferrocarriles del Distrito | 15.622,879 | ........ | No se hace cómputo | ........ | 990,265 03 |
| 6 | Ferrocarril de Sonora | 52,678 | ........ | 63,687.055 | ........ | 126,657 56 |
| 9 | Id. Interoceánico de Acapulco á Veracruz | 879,005 | ........ | 883,503.000 | ........ | 486,075 54 |
| 10 | Id. Nacional Mexicano | 591,740 | ........ | 554,899.000 | ........ | 993.473 42 |
| 10 | Compañía Constructora Nacional Mexicana | 19,352 | 57.78 | 16,219.530 | 74.34 | 25,131 97 |
| | | 324,075 | 7.50 | 406.250 | 38.92 | 23,883 18 |
| 14 | Ferrocarril de Veracruz á Alvarado | 73,705 | 32.570 | 22,976.000 | 46.870 | 47,298 50 |
| 15 | Id. de Puebla á Izúcar de Matamoros | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 17 | Id. Central Mexicano | 792,095 | 97.999 | 860,186.545 | 427.736 | 1.443,793 73 |
| 18 | Id. de Hidalgo | 168,422 | ........ | 178,174.047 | ........ | 161,908 45 |
| 23 | Id. de Mérida á Progreso | 91,291 | ........ | 34,406.476 | ........ | 39.276 08 |
| 26 | Id. de Tehuacán á Esperanza | 16,096 | ........ | 5,663.530 | ........ | 9.411 51 |
| 28 | Id. de Mérida á Peto | 163,852 | ........ | 36,202.439 | ........ | 71,970 64 |
| 31 | Id. de Sinaloa y Durango | 56,503 | ........ | 10,893.822 | ........ | 14,152 07 |
| 33 | Id. de Mérida á Campeche | 124,983 | ........ | 21,775.101 | ........ | 56,034 03 |
| 34 | Id. de Campeche á Lerma | 9,504 | ........ | ........ | ........ | 855 36 |
| 36 | Id. de Mérida á Valladolid | 244,040 | ........ | 50,633.534 | ........ | 79,223 48 |
| 38 | Id. de Tlalmanalco | 60,835 | ........ | 18,572.715 | ........ | 6,492 30 |
| 40 | Id. Internacional Mexicano | 74,577 | ........ | 335,200.769 | ........ | 219,624 38 |
| 43 | Id. de Nautla á San Marcos | 14,136 | 38.500 | 19,576.000 | 32.050 | 7,339 14 |
| 49 | Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal | 150,243 | ........ | 2,052.000 | ........ | 9,965 56 |
| 50 | Id. de San Andrés Chalchicomula | 12,239 | ........ | 10,011.250 | ........ | 3.061 75 |
| 51 | Id. de Orizaba al Ingenio | 104,030 | 7.550 | ........ | 3.609 | 13,900 50 |
| 63 | Id. de Santa Ana á Tlaxcala | 59,127 | ........ | 3,829.003 | ........ | 7,326 40 |
| 67 | Id. de Cárdenas al Río Grijalva | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 69 | Id. de Toluca á San Juan de las Huertas | 176,241 | 9.380 | 14,128.510 | 8.880 | 16.340 90 |
| 71 | Id. de Vanegas al Cedral | 46,083 | 27.782 | 83.115.000 | 34.293 | 16,030 02 |
| 78 | Id. de Mérida á Izamal | 96,458 | ........ | 21,476.676 | ........ | 45 684 02 |
| 82 | Id. Mexicano del Sur | 143,037 | 108.000 | 27,921.510 | 269.000 | 153,233 01 |
| 88 | Id. de Monterrey al Golfo Mexicano | 107,378 | 66.000 | 238,442.000 | 23.707 | 141,093 86 |
| 92 | Id. de Córdoba á Tuxtepec | 46,086 | 14.396 | 3,730.424 | 16.989 | 17,433 62 |
| 94 | Id. de Maravatío á Cuernavaca | 12,867 | ........ | ........ | ........ | 9,418 26 |
| 95 | Id. del Nordeste | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 96 | Id. de Salamanca al Jaral | 22,674 | ........ | 3.380.060 | ........ | 7.719 44 |
| 97 | Id. de Monte Alto | 30,888 | 6.500 | 6,135.000 | 9.000 | 3.260 28 |
| 98 | Id. del Valle de México | 1.637,135 | ........ | 24,361.000 | ........ | 110,160 60 |
| 99 | Id. de Veracruz á Boca del Río | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 101 | Id. de Ometusco á Pachuca | 33,569 | ........ | 29,679.630 | ........ | 17,106 81 |
| 103 | Id. de Izúcar á Acapulco | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 105 | Id. Industrial de Puebla | 15,512 | 11.677 | ........ | 13.930 | 24,082 55 |
| 114 | Id. de Tula á Pachuca | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 117 | Id. Mexicano del Norte (Minero) | 4,088 | ........ | 176,801.913 | ........ | 13,087 90 |
| 120 | Id. de México, Cuernavaca y el Pacífico | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |

# carrileras correspondiente al año de 1893.

| VIII | IX | X | XI | XII | XIII | XIV |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PRODUCTOS | | | | Gastos de explotación | Coeficiente de explotación | NOTAS |
| Productos de carga y diversos | Producto medio por pasajero y por kilómetro en explotación | Producto medio por tonelada y por kilómetro en explotación | PRODUCTO TOTAL | | | |
| $2.108,212 21 | .......... | .......... | $2.774,633 44 | 1.673,368 59 | 0.60 | |
| ........... | ......... | .......... | ........... | ........... | ........ | No hubo explotación. |
| 217,905 64 | $ 0.0004 | .......... | 1.208,170 67 | 835.270 72 | 0.69 | |
| 393,319 17 | 0.0056 | $ 0.014 | 519,976 73 | 488,800 37 | 0.94 | |
| 1.705,859 74 | 0.0007 | 0.0056 | 2.191.935 28 | 1.805,708 46 | 0.82 | |
| 2.812,088 19 | 0.00099 | 0.003 | 4.046,786 60 | 2.375,655 94 | 0.170 | |
| 92,103 75 | 2.68 | 5.40 | 49,015 15 | 55,542 85 | — 1.13 | Tramo de Manzanillo á Colima. |
| 24,744 59 | 1.15 | 3.37 | 116,848 34 | 28,355 94 | 0.24 | ,, ,, Zacatecas á Ojocaliente. |
| 49,955 98 | 0.0095 | 0.031 | 97,254 48 | 95,934 65 | 0.95 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | Incluido en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz. |
| 6.537,974 58 | 0.00063 | 0.0027 | 7.981,768 31 | 5.136,180 67 | 0.648 | |
| 468,566 69 | 0.0061 | 0.016 | 630,475 14 | 505,389 09 | 0.702 | |
| 96,230 47 | 0.0118 | 0.077 | 135,506 55 | 57,214 63 | 0.42 | |
| 87,997 45 | 0.0116 | 0.134 | 47,408 96 | 32,452 53 | 0.69 | |
| 128,115 61 | 0.0039 | 0.032 | 200,086 25 | 107,225 74 | 0.50 | |
| 35,205 12 | 0.004 | 0.052 | 49,357 19 | 31,040 20 | 0.63 | |
| 63,390 97 | 0.0033 | 0.021 | 109,425 00 | 72,723 90 | 0.66 | |
| ........... | 0.015 | .......... | ........... | 80 00 | ........ | |
| 139,384 68 | 0.0029 | 0.0255 | 218,608 16 | 106,384 90 | 0.48 | |
| 15,430 59 | 0.0041 | 0.031 | 21,922 89 | 20,532 82 | 0.94 | |
| 1.743,140 42 | 0.003 | 0.0056 | 1.962,764 80 | 1.301,394 33 | 0.66 | |
| 27,008 47 | 0.0068 | 0.0181 | 34,347 61 | 30,597 81 | 0.88 | |
| 1,842 70 | 0.012 | 0.156 | 11,858 26 | 8,185 48 | 0.68 | |
| 11,424 05 | 0.024 | 0.1101 | 14,535 80 | 6,514 58 | 0.44 | |
| 400 00 | 0.017 | .......... | 14,300 50 | 8,304 50 | 0.62 | |
| 2,434 13 | 0.014 | 0.0741 | 9,760 53 | 3,900 00 | 0.39 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | No hubo datos. |
| 11,690 24 | 0.0059 | 0.0521 | 28,031 14 | 16,357 32 | 0.57 | |
| 114,505 49 | 0.0053 | 0.0210 | 130,535 51 | 107,623 00 | 0.65 | |
| 65,614 14 | 0.0071 | 0.046 | 111,398 26 | 75,167 34 | 0.67 | |
| 246,862 75 | 0.0029 | 0.024 | 400,095 76 | 389,764 86 | 0.97 | |
| 820,433 06 | 0.002 | 0.0054 | 961,926 92 | 818,231 00 | 0.85 | |
| 9,828 94 | 0.0074 | 0.052 | 27,262 56 | 26,543 63 | 0.97 | |
| 28,201 99 | 0.0146 | .......... | 37,620 25 | 61,950 42 | — 1.62 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | Incluido en el de Hidalgo. |
| 8,910 74 | 0.0094 | 0.075 | 16,630 80 | 10,661 10 | 0.64 | |
| 1,965 72 | 0.015 | 0.032 | 5,226 00 | 4,284 85 | 0.82 | |
| 21,497 48 | 0.003 | 0.040 | 131,658 08 | 117,039 38 | 0.88 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | |
| 34,000 93 | 0.013 | 0.025 | 51,107 74 | 54,102 06 | — 1.05 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | Incluido en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz. |
| 1,380 00 | 0.51 | .......... | 25,462 55 | 24,866 02 | 0.657 | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | Incluido en el Central. |
| 1.334,524 47 | 0.024 | 0.058 | 1.347,612 37 | ........... | ........ | |
| ........... | .......... | .......... | ........... | ........... | ........ | No hubo explotación. |

D

Núm. 5.

# Cuadro Financiero de las

| I | II | III | IV | V | VI | VII |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número de orden | NOMBRE DEL FERROCARRIL | MONTO DE ACCIONES EMITIDAS | MONTO DE OBLIGACIONES EMITIDAS | MONTO DEL CAPITAL SOCIAL | DEUDA FLOTANTE Y OTRAS DE LAS COMPAÑÍAS | SOBRANTE POR KILÓMETR. EN 1893 |
| 1 | Ferrocarril Mexicano | $ 29.103,900 00 | $ 10.000,000 00 | $ 39.103,900 00 | $ 27.830,300 00 | $ 2,339 38 |
| 3 | Id. del Distrito Federal | 250,000 00 | ... | 5.310,000 00 | ... | 1,952 64 |
| 6 | Id. de Sonora | ... | ... | ... | 38,287 40 | 73 82 |
| 9 | Id. Interoceánico | 13.500,000 00 | 9.825,000 00 | 13.500,000 00 | ... | 202 68 |
| 10 | Id. Nacional Mexicano | 33.350,000 00 | ... | ... | 43.185,000 00 | 983 14 |
| 10 | Id. de la Compañía Constructora Nacional Mexicana | 8.000,000 00 | ... | ... | ... | 577 18 |
| 14 | Id. de Veracruz á Alvarado | 534,000 00 | 286,000 00 | 1.200,000 00 | 135,240 20 | 18 73 |
| 15 | Id. de Puebla á Matamoros | ... | ... | ... | ... | ... |
| 17 | Id. Central Mexicano | 47.844,100 00 | ... | ... | 1.000,000 00 | 956 25 |
| 18 | Id. de Hidalgo | ... | ... | ... | 983,039 47 | 797 74 |
| 23 | Id. de Mérida á Progreso | 1.000,000 00 | ... | 1.000,000 00 | 346,492 70 | 2,144 83 |
| 26 | Id. de Tehuacán á Esperanza | ... | ... | ... | ... | 299 00 |
| 28 | Id. de Mérida á Peto | ... | ... | 1.485,000 00 | 514,249 72 | 859 81 |
| 31 | Id. de Sinaloa y Durango | ... | ... | 1.238,540 00 | 55,976 39 | 298 78 |
| 33 | Id. de Mérida á Campeche | 600,000 00 | ... | 600,000 00 | 246,505 96 | 277 00 |
| 34 | Id. de Campeche á Lerma | ... | ... | ... | ... | ... |
| 36 | Id. de Mérida á Valladolid | ... | 216,102 17 | 1.721,404 97 | 443,603 14 | 1,124 53 |
| 38 | Id. de Tlalmanalco | ... | ... | 100,000 00 | 16,000 plata<br>50,000 oro | 52 15 |
| 40 | Id. Internacional Mexicano | 16.975,000 00 | 14.000,000 00 | 30.975,000 00 | 554,175 73 | 717 25 |
| 43 | Id. de Nautla á San Marcos | 370,000 00 | ... | 370,000 00 | 207,434 81 | 49 34 |
| 49 | Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal | ... | ... | 104,187 05 | ... | 638 78 |
| 50 | Id. de San Andrés Chalchicomula | ... | ... | 35,000 00 | ... | 773 88 |
| 51 | Id. de Orizaba al Ingenio | ... | ... | ... | ... | 794 17 |
| 63 | Id. de Sta. Ana á Tlaxcala | ... | ... | ... | ... | 689 52 |
| 67 | Id. de Cárdenas al Río Grijalva | ... | ... | ... | ... | ... |
| 69 | Id. de Toluca á S. J. de las Huertas | ... | ... | 153,257 27 | ... | 742 54 |
| 71 | Id. de Vanegas al Cedral | ... | ... | 1.200,000 00 | 654,369 96 | 352 49 |
| 78 | Id. de Mérida á Izamal | 1.000,000 00 | ... | 1.000,000 00 | 346,492 70 | 550 23 |
| 81 | Id. de Chihuahua é Hidalgo á la Sierra Madre | ... | ... | ... | ... | ... |
| 82 | Id. Mexicano del Sur | £ 2.000,000 | £ 1.200,000 | £ 2.000,000 | ... | 28 15 |
| 84 | Id. de Tonalá á Frontera | ... | ... | ... | ... | ... |
| 88 | Id. de Monterrey al Golfo | $ 100,000 00 | $ 9.727,000 00 | $ 100,000 00 | ... | 230 04 |
| 89 | Id. de Tecolutla al Espinal | ... | ... | ... | ... | ... |
| 92 | Id. de Córdoba á Tuxtepec | ... | ... | ... | 420,530 39 | 14 09 |
| 94 | Id. de Maravatío á Cuernavaca | £ 14,140 | £ 100,000 | £ 151,500 | 32,000 00 | 486 60 |
| 95 | Id. del Nordeste de México | ... | ... | ... | 237,142 82 | ... |
| 96 | Id. de Salamanca al Jaral | ... | ... | 414,099 54 | ... | 170 57 |
| 97 | Id. de Monte Alto | ... | ... | 200,000 00 | 78,000 00 | 94 10 |
| 98 | Id. del Valle de México | ... | ... | 1.000,000 00 | ... | 664 50 |
| 99 | Id. de Veracruz á Boca del Río | $ 12,000 00 | ... | 12,000 00 | ... | ... |
| 101 | Id. de Ometusco á Pachuca | ... | ... | ... | ... | ... |
| 103 | Id. de Izúcar de Matamoros á Acapulco | ... | ... | 800,000 00 | 300,000 00 | ... |
| 105 | Id. Industrial de Puebla | ... | ... | ... | ... | 19 90 |
| 114 | Id. de Tula á Pachuca | ... | ... | ... | ... | ... |
| 117 | Id. Mexicano del Norte (Minero) | ... | ... | ... | 1.660,000 00 | ... |
| 120 | Id. México, Cuernavaca y el Pacífico | ... | ... | ... | ... | ... |
| | Total | ... | ... | ... | ... | ... |

# Compañías Ferrocarrileras

| VIII | | | IX | | | X |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SUBVENCIÓN CONCEDIDA Á LAS COMPAÑÍAS | | | IMPORTE DEL SUBSIDIO LIBRADO A FAVOR DE LAS COMPAÑÍAS CONFORME A SUS CONCESIONES | | | OBSERVACIONES |
| EN EFECTIVO | EN BONOS | EN CERTIFICADOS | EN EFECTIVO | EN CERTIFICADOS | EN BONOS | |
| $ 560,000 | durante 25 años | .............. | $ 14.000,000 00 | | | |
| sin subvención | | | | | | |
| 8,000 | .............. | .............. | 2.956,114 00 | | | |
| 8,000<br>6,000 | .............. | $8,000 con el 3% productos aduanales. | 4.465,938 00 | $ 2.549,573 12 | | |
| .............. | .............. | $7,000, al 6/100 sobre las aduanas. | | | | |
| .............. | .............. | Idem ídem. | 729,003 00 | 12.134,620 00 | | |
| 5,000<br>8,000 | $8,000 bonos á la par, 6/100 de interés. | .............. | 50,000 00 | | | |
| 8,000 | .............. | .............. | 674,496 00 | | | |
| .............. | .............. | $9.500, 8/100 sobre las aduanas. | .............. | 26.497,353 50 | | |
| 8,000 | .............. | .............. | 1.254,400 00 | | | |
| 6,000 | .............. | .............. | 218,736 00 | | | |
| 108,829 | .............. | .............. | 108,829 00 | .............. | .............. | Por toda la línea. |
| 6.000 | .............. | .............. | 948,000 00 | | | |
| 7,000 | .............. | .............. | 557,343 00 | | | |
| 6,000 | .............. | .............. | 813.162 00 | | | |
| 6,000 | .............. | .............. | 36,000 00 | | | |
| 6,000 | .............. | .............. | 652,123 00 | | | |
| 6,000<br>5,000 | .............. | .............. | 158,500 00 | | | |
| sin subvención | | | | | | |
| 6,000 | $6,000 bonos á la par, 5/100 de interes. | .............. | 150,000 00 | .............. | $ 270,000 00 | |
| 3,500 | .............. | .............. | 20,125 00 | | | |
| 3,500 | .............. | .............. | 36,235 50 | | | |
| sin subvención | | | | | | |
| 3,500 | .............. | .............. | 29,750 00 | | | |
| 4,500 | .............. | .............. | 33,750 00 | | | |
| 3,500 | .............. | .............. | 55,023 50 | | | |
| 5,500 | .............. | .............. | 357,500 00 | | | |
| 6,000 | .............. | .............. | 395,088 00 | | | |
| 8,000 | $8,000, bonos á la par, 6/100 de interés. | .............. | 40,000 00 | | | |
| .............. | al 90/100 con rédito de 6/100. | 8% anual sobre presupuesto de $30,000 por kil°, pagadero con el 2/100 de aduanas. | 880,800 00 | .............. | 29.457,602 39 | Se convirtió el monto de la subvención en bonos al 90 por 100 de su valor nominal y con rédito de 6 por 100 anual, cuyos bonos se entregaron á la Empresa. |
| 4,500 | $8,000, bonos al 90/100 6/100 de interes. | .............. | .............. | .............. | 444,444 44 | |
| .............. | $8,000, bonos al 90/100 6/100 de interés | .............. | .............. | .............. | 5.537,777 77 | |
| 4,500 | $6,000, bonos á la par, 6/100 de interés. | .............. | 40,500 00 | .............. | 60,000 00 | |
| 8,000 | .............. | .............. | 408,000 00 | | | |
| 3,000 | $3,000, bonos al 90/100 6/100 de interés. | .............. | 150.000 00 | .............. | 166,666 66 | |
| 6,000 | .............. | .............. | 300,540 00 | | | |
| 8,000 | .............. | .............. | 280,000 00 | | | |
| .............. | $6,000, bonos al 90/100 6/100 de interés. | .............. | .............. | .............. | 66,666 66 | Se convirtió después la subvención en $6,000 por kilómetro en bonos de la Deuda Interior, amortizables con el 5 por 100 de interés. |
| sin subvención | .............. | .............. | .............. | | | |
| 8,000 | .............. | .............. | 92,082 00 | | | |
| sin subvención | | | | | | |
| .............. | .............. | 8 por 100 anual sobre $30,000 por kilómetro pagadero con el 3/100 de las aduanas. | .............. | 1.440,000 00 | | |
| sin subvención | | | | | | |
| .............. | $8,000, bonos á la par, 5/100 de interés. | .............. | .............. | .............. | 560,000 00 | El interés comenzará á correr desde 1º de Enero de 1898 para el resto de la línea. |
| sin subvención | | | | | | |
| ” | | | | | | |
| .............. | .............. | .............. | $ 30.841,538 00 | $ 42.631,543 62 | $ 36.059,157 92 | |

Núm. 6.

*ESTADO que manifiesta el número de accidentes personales ocu- de los ferrocarriles, con distinción de clases, y relaciones que con el total de los que circularon.*

| NOMBRE DEL FERROCARRIL | Número de kilómetros en explotación | Número de viajeros que circularon en todas las líneas | HERIDOS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VIAJEROS | Empleados de la Empresa y del Gobierno | Personas extrañas al servicio y á la explotación | TOTAL número de heridos |
| **1892** | K. M. | | | | | |
| Mexicano y de Ometusco á Pachuca | 615.000 | 628,591 | 2 | 18 | 11 | 31 |
| Del Distrito Federal | 209.097 | 16.164,644 | 9 | 6 | 32 | 47 |
| De Sonora | 422.302 | 54,621 | ,, | ,, | 2 | 2 |
| Interoceánico, Puebla á Matamoros y Matamoros á Acapulco | 864.225 | 799,487 | 10 | 2 | 4 | 16 |
| Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana | 1,834.250 | 1.012,786 | ,, | 12 | 5 | 17 |
| Central Mexicano y de Tula á Pachuca | 2,970.020 | 735,363 | 2 | 67 | 46 | 115 |
| Hidalgo y Nordeste de México | 206.101 | 148,540 | ,, | 4 | 2 | 6 |
| Mérida á Progreso | 36.456 | 108,119 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| Mérida á Campeche | 126.152 | 87,954 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso | 101.688 | 254,344 | ,, | 1 | 2 | 3 |
| Internacional Mexicano | 922.290 | 60,968 | ,, | 8 | 1 | 9 |
| Mexicano del Sur | 367.000 | 104,296 | 1 | 1 | 19 | 21 |
| Monterrey al Golfo | 624.640 | 99.802 | ,, | 5 | 3 | 8 |
| Valle de México | 22.000 | 1.639,873 | 7 | 14 | 12 | 33 |
| **1893** | | | | | | |
| Mexicano y de Ometusco á Pachuca | 516.500 | 629,892 | 5 | 15 | 14 | 34 |
| Del Distrito Federal | 209.097 | 15.622,879 | 2 | 8 | 42 | 52 |
| De Sonora | 422.302 | 52,678 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| Interoceánico, de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Acapulco | 864.765 | 879,005 | ,, | 9 | 8 | 17 |
| Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana | 1,834.250 | 935,167 | 2 | 16 | 17 | 35 |
| De Veracruz á Alvarado | 70.410 | 73,705 | ,, | 4 | 1 | 5 |
| Central Mexicano y de Tula á Pachuca | 2,975.750 | 792,025 | 2 | 74 | 36 | 112 |
| De Hidalgo y Nordeste de México | 218.101 | 168,422 | 39 | ,, | 7 | 46 |
| De Mérida á Progreso | 36.456 | 91,291 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| De Mérida á Peto | 108.000 | 163,852 | 2 | 3 | ,, | 5 |
| De Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso | 108.688 | 244,040 | ,, | 2 | 1 | 3 |
| De Tlalmanalco | 26.650 | 60,835 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| Internacional Mexicano | 922.460 | 74,577 | 3 | 6 | 5 | 14 |
| Potrero, Vanegas y Río Verde | 65.000 | 46,083 | ,, | 1 | 1 | 2 |
| Mexicano del Sur | 367.000 | 143,037 | 3 | 2 | 5 | 10 |
| Monterrey al Golfo | 624.640 | 107,378 | ,, | 3 | 4 | 7 |
| Del Valle de México | 22.000 | 1.637,135 | 2 | 8 | 6 | 16 |
| De México, Cuernavaca y el Pacífico | 28.000 | 5,668 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| **1894** | | | | | | |
| Mexicano y de Ometusco á Pachuca | 470.750 | 714,126 | 3 | 19 | 13 | 35 |
| Del Distrito Federal | 208.702 | 15.844,425 | 6 | 5 | 38 | 49 |
| Interoceánico, de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Acapulco | 847.989 | ,, | 1 | 15 | 8 | 24 |
| Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana | 1,834.250 | ,, | ,, | 17 | 10 | 27 |
| De Veracruz á Alvarado | 70.410 | 86,482 | 3 | ,, | ,, | 3 |
| Central Mexicano y de Tula á Pachuca | 2,975.750 | 945,401 | 10 | 53 | 48 | 111 |
| De Hidalgo y del Nordeste de México | 206.890 | 214,837 | ,, | 5 | 4 | 9 |
| De Mérida á Peto | 108.000 | 157,311 | 5 | 3 | 1 | 9 |
| De Mérida á Campeche | 135.527 | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, |
| De Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso | 108.688 | 109,142 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| De Tlalmanalco | 26.650 | ,, | 2 | ,, | ,, | 2 |
| Internacional Mexicano | 922.460 | 77,457 | ,, | 1 | 5 | 6 |
| De Toluca á San Juan de las Huertas | 15.721 | 168,073 | 1 | ,, | 2 | 3 |
| Potrero, Vanegas y Río Verde | 65.000 | 35,213 | ,, | ,, | ,, | ,, |
| Mexicano del Sur | 367.000 | 225,447 | ,, | 2 | 2 | 4 |
| De Monterrey al Golfo | 624.640 | 104,814 | ,, | 11 | 3 | 14 |
| Del Valle de México | 22.000 | ,, | 4 | 2 | 9 | 15 |
| De México, Cuernavaca y el Pacífico | 61.000 | ,, | ,, | 1 | ,, | 1 |

*rridos durante los años de 1892, 1893 y 1894, en la explotación*
*guardan los accidentes en general y los acaecidos en los viajeros,*

| Relación de los viajeros heridos, con el total de los que circularon | MUERTOS: VIAJEROS | MUERTOS: Empleados de la Empresa y del Gobierno | MUERTOS: Personas extrañas al servicio y á la explotación | MUERTOS: TOTAL número de muertos | MUERTOS: Relación de los viajeros muertos con el total de los que circularon | TOTAL número de accidentes personales | Relación de los accidentes personales en general, con el total de los viajeros que circularon | Relación de los accidentes personales en los viajeros, con el total de los que circularon |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1÷ 314,295 | 2 | 5 | 4 | 11 | 1÷ 314,295 | 42 | 1÷ 14,966 | 1÷ 157,147 |
| 1÷ 1.796,072 | ,, | 2 | 12 | 14 | ,, | 61 | 1÷ 264,994 | 1÷ 1.796,072 |
| ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 2 | 1÷ 27,316 | ,, |
| 1÷ 79,949 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1÷ 799,487 | 19 | 1÷ 42,078 | 1÷ 72,681 |
| ,, | ,, | 4 | 5 | 9 | ,, | 26 | 1— 70,548 | ,, |
| 1÷ 367,682 | 2 | 24 | 33 | 59 | 1÷ 367,682 | 174 | 1÷ 4,226 | 1÷ 183,841 |
| ,, | ,, | 2 | 2 | 4 | ,, | 10 | 1÷ 14,854 | ,, |
| ,, | ,, | ,, | 2 | 2 | ,, | 2 | 1÷ 54,060 | ,, |
| ,, | ,, | 1 | ,, | 1 | ,, | 1 | 1÷ 87,954 | ,, |
| ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 3 | 1÷ 84,781 | ,, |
| ,, | ,, | 1 | 5 | 6 | ,, | 15 | 1÷ 4,065 | ,, |
| 1÷ 104,296 | ,, | 3 | 7 | 10 | ,, | 31 | 1÷ 3,364 | 1÷ 104,296 |
| ,, | 1 | 1 | 4 | 6 | 1÷ 99,802 | 14 | 1— 7,129 | 1÷ 99,802 |
| 1÷ 234,268 | ,, | ,, | 5 | 5 | ,, | 38 | 1÷ 43,155 | 1÷ 234,268 |
| 1÷ 125,978 | ,, | 6 | 8 | 14 | ,, | 48 | 1÷ 13,128 | 1÷ 125,978 |
| 1÷ 7.811,440 | ,, | 3 | 5 | 8 | ,, | 60 | 1÷ 260,381 | 1÷ 7.811,440 |
| ,, | ,, | 1 | ,, | 1 | ,, | 1 | 1÷ 52,678 | ,, |
| ,, | 1 | 2 | 6 | 9 | 1÷ 879,005 | 26 | 1÷ 33,808 | 1÷ 879,005 |
| 1— 467,584 | ,, | 8 | 11 | 19 | ,, | 54 | 1÷ 16,762 | 1÷ 467,584 |
| ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 5 | 1÷ 14,741 | ,, |
| 1÷ 396,013 | 2 | 23 | 20 | 45 | 1÷ 396,013 | 157 | 1— 4,643 | 1÷ 198,006 |
| 1÷ 4,319 | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 46 | 1÷ 3,661 | 1÷ 4,319 |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ 91,291 | ,, |
| 1÷ 81,926 | ,, | 1 | ,, | 1 | ,, | 6 | 1÷ 27,309 | 1÷ 81,926 |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 4 | 1÷ 61,010 | ,, |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ 60,835 | ,, |
| 1÷ 24,859 | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 15 | 1÷ 4,972 | 1÷ 24,859 |
| ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 2 | 1÷ 23,042 | ,, |
| 1÷ 47,679 | ,, | 3 | 3 | 6 | ,, | 16 | 1÷ 8,940 | 1÷ 47,679 |
| ,, | ,, | 2 | 2 | 4 | ,, | 11 | 1÷ 9,762 | ,, |
| 1÷ 818,568 | ,, | 1 | 2 | 3 | ,, | 19 | 1÷ 86,165 | 1÷ 818,568 |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ 5,668 | ,, |
| 1÷ 238,042 | 1 | 5 | 7 | 13 | 1÷ 714,126 | 48 | 1÷ 14,878 | 1÷ 178,532 |
| 1÷ 2.640,738 | 1 | 1 | 5 | 7 | 1÷ 15.844,425 | 56 | 1÷ 282,936 | 1÷ 2.263,489 |
| 1÷ | ,, | 5 | 10 | 15 | ,, | 39 | 1÷ | 1÷ |
| ,, | ,, | 5 | 8 | 13 | ,, | 40 | 1— | ,, |
| 1÷ 28,827 | ,, | 1 | ,, | 1 | ,, | 4 | 1÷ 21,621 | 1÷ 28,827 |
| 1— 94,540 | ,, | 12 | 23 | 35 | ,, | 146 | 1÷ 6,475 | 1÷ 94,540 |
| ,, | ,, | ,, | 6 | 6 | ,, | 15 | 1÷ 14,822 | ,, |
| 1÷ 31,462 | ,, | 1 | 1 | 2 | ,, | 11 | 1÷ 14,301 | 1÷ 31,462 |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ | ,, |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ 109,142 | ,, |
| 1÷ | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 2 | 1÷ | 1÷ |
| ,, | ,, | ,, | 2 | 2 | ,, | 8 | 1— 9,682 | ,, |
| 1— 168,078 | 2 | ,, | 1 | 3 | 1÷ 84,037 | 6 | 1÷ 28,012 | 1÷ 56,024 |
| ,, | ,, | ,, | 1 | 1 | ,, | 1 | 1÷ 35,213 | ,, |
| ,, | ,, | 1 | 3 | 4 | ,, | 8 | 1÷ 28,181 | ,, |
| ,, | ,, | ,, | 4 | 4 | ,, | 18 | 1÷ 5,823 | ,, |
| 1÷ | 1 | ,, | 1 | 2 | 1÷ | 17 | 1÷ | 1÷ |
| ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | ,, | 1 | 1÷ | ,, |

# DIAGRAMA

DE LOS

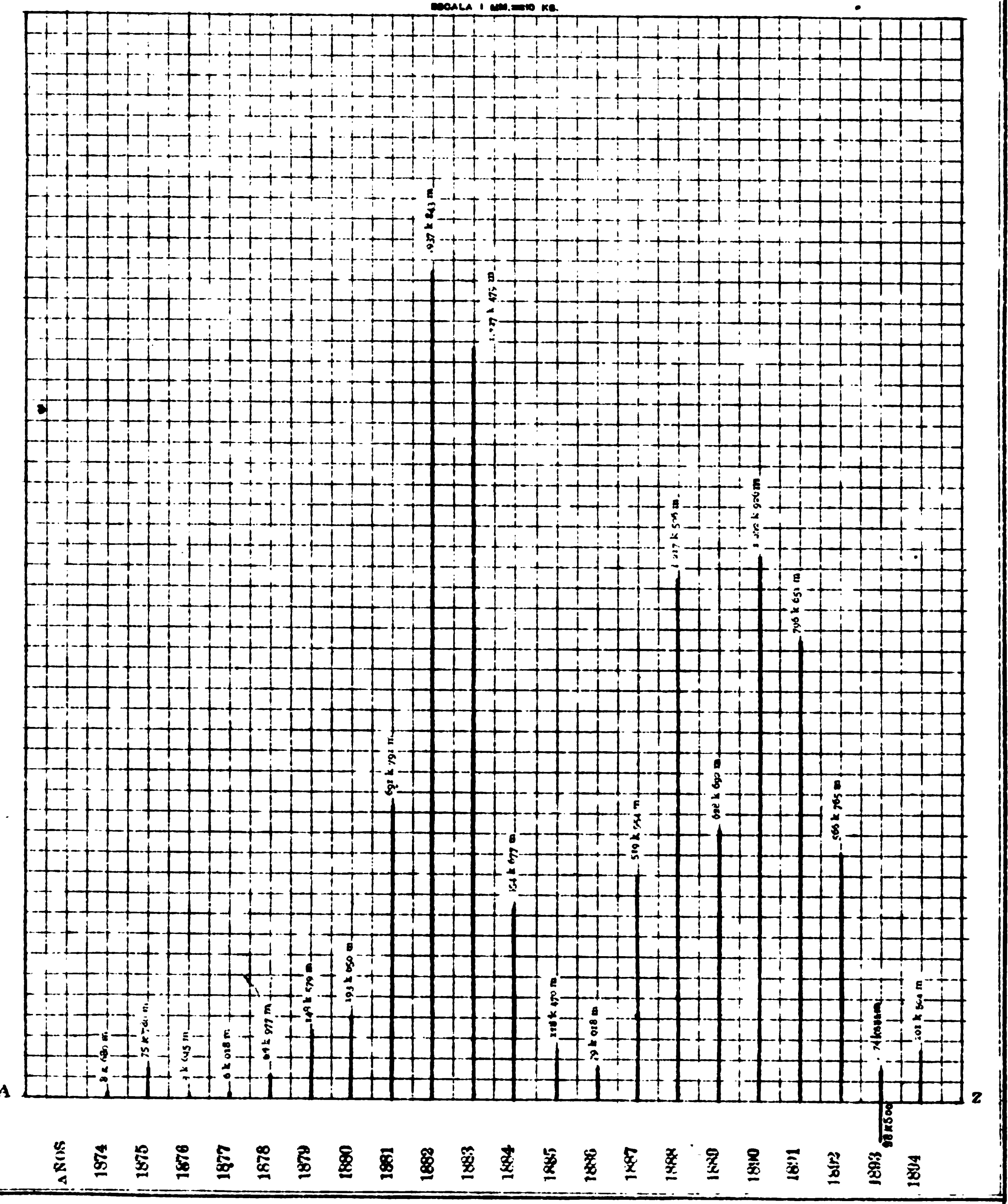
## INCREMENTOS que han TENIDO ANUALMENTE los FERROCARRILES de la REPUBLICA

**Desde el año de 1874 hasta el de 1894**

---

**En 1º de Enero de 1874, había construídos 578 k. 248 m.**

NOTA.—Los kilómetros marcados sobre la linea A Z indican los incrementos de los Ferrocarriles, y los que van abajo indican los kilómetros levantados.




*Construyo M. Velázquez de León.*

V° B°, *E. Velasco, jefe de la Sección.*

**SECRETARIA**

**DE**

**COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS**

**Sección Segunda.**

# DIAGRAMA

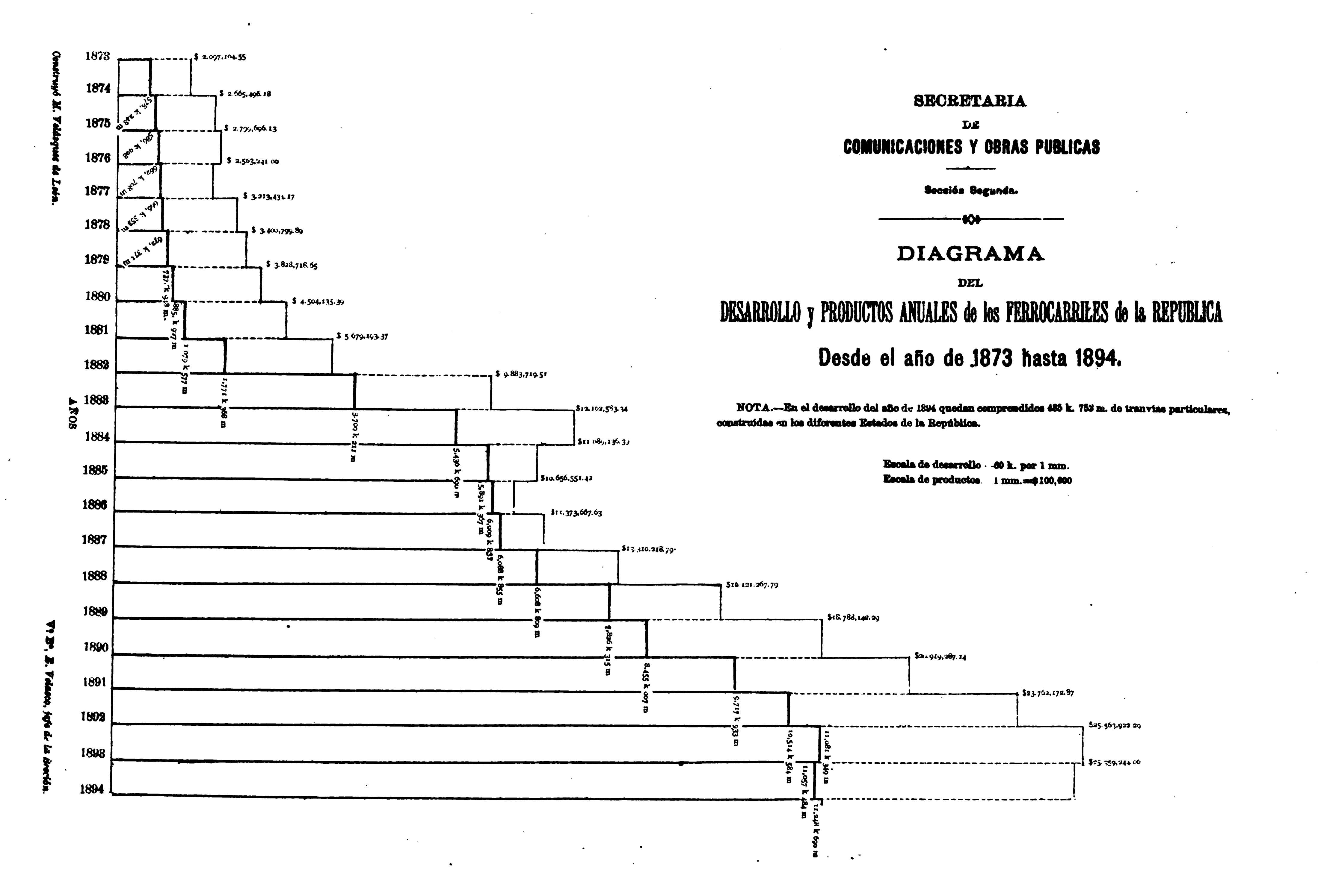
**DEL**

## DESARROLLO y PRODUCTOS ANUALES de los FERROCARRILES de la REPUBLICA

## Desde el año de 1873 hasta 1894.

**NOTA.**—En el desarrollo del año de 1894 quedan comprendidos 485 k. 752 m. de tranvías particulares, construidas en los diferentes Estados de la República.

Escala de desarrollo · 60 k. por 1 mm.
Escala de productos. 1 mm.=$100,000




*Construyó M. Velázquez de León.*

*Vº Bº, E. Velasco, Jefe de la Sección.*

# ÍNDICE

## 1ª PARTE.

### Reseña Histórica de los Ferrocarriles.

## 2ª PARTE.

Itinerario jurisdiccional de los ferrocarriles vigentes en construcción y explotación.—Tarifas. Resultados de la explotación y sus diagramas.



## 3ª PARTE.

Ferrocarriles clasificados en zonas, cuadros estadísticos que indican su construcción, parte comercial y financiera de las Compañías y accidentes.